Grand projet ferroviaire du Sud-ouest (GPSO)

Réalisation des lignes nouvelles

Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax

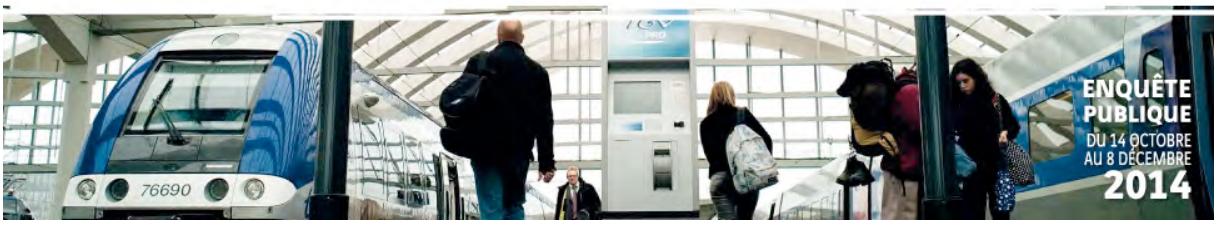
par Réseau Ferré de France (RFF)

devenu SNCF Réseau

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Rapport de la commission d'enquête GPSO/LN

27 mars 2015



Sommaire **Pages**

I Généralités **5**

11 Objet de l'enquête 5
12 Cadre juridique 9
13 Composition du dossier 13

14 Nature et caractéristiques générales du projet (dossier) 16
141 Etude d'impact 16
142 Evaluation socio-économique 28
143 Cohérence inter-modale et ferroviaire 34
144 Bilan carbone 35
145 Avis de l'AE et mémoire complémentaire du maître d'ouvrage 35
146 Autres avis et consultations particulières 44

15 Analyse de la partie du dossier relative à la MECDU 47

II Organisation et déroulement de l'enquête unique **49**

21 Avant le début de l'enquête publique 49
22 Pendant l'enquête publique 60
23 Après la fin de la période d'enquête publique 74
24 Méthodologie adoptée 76
25 Relation comptable des observations du public 80
26 Remise du rapport, des conclusions et de l'avis 92

III Analyse et synthèse des observations (DUP) suivies des appréciations de la commission **93**

31 Economie générale du projet **93**

311 Analyse et synthèse des observations du public 93
312 Synthèse des éléments du dossier 107
313 Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage 121
314 Appréciation générale de la commission 156

32 Alternatives au projet **161**

321 Analyse et synthèse des observations du public 161
322 Synthèse des éléments du dossier 169
323 Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage 176
324 Appréciation générale de la commission 221

33 Tracé et projet technique **225**

331 Caractéristiques techniques en section courante 225
332 Les réseaux de gaz et l'alimentation électrique 248
333 Les gares et halte 256

34	**Cadre et qualité de vie des populations**	**285**
341	Analyse et synthèse des observations du public	285
342	Synthèse des éléments du dossier	295
343	Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage	308
344	Appréciation générale de la commission	331
35	**Agriculture, viticulture et sylviculture,**	**337**
351	Agiculture	337
352	Viticulture	371
353	Sylviculture	391
36	**Milieux naturels**	**421**
361	Eaux superficielles et eaux souterraines	421
362	Biodiversité	464
37	**Organisation et impacts du chantier**	**497**
371	Perturbation des activités humaines et dégradations	498
372	Atteintes à la nature en phase « chantier »	511
373	Matériaux, carrières et gravières	525
374	Entreprises de BTP et créations d'emploi	534
38	**L'enquête proprement dite**	**541**
39	**Autres observations**	**550**
IV	**Analyse bilantielle**	**551**
41	Acceptabilité sociale du projet	551
42	Intérêt économique du projet	553
43	Impact sur l'environnement	555
44	Nécessité et cohérence du projet	556
V	**Analyse et synthèse des observations (MECDU) suivies des appréciations de la commission**	**559**
51	Observations générales	559
52	Analyse thématique	559
53	Analyse par commune	583

Les conclusions et les avis de la commission d'enquête concernant la déclaration d'utilité publique (DUP) et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) font l'objet de deux documents séparés.

Liste des annexes

1 Décisions de désignation du tribunal administratif

2 Arrêté préfectoral de mise à l'enquête

3 Procès-verbal de synthèse des observations du public

4 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

5 Demande de report de délai pour la remise du rapport et réponse du Préfet d'Aquitaine, Préfet de Gironde

6 Dossier de recueil des observations du public (DROP) (version numérique)

7 Comptes-rendus des cinq réunions d'information et d'échanges

8 Compte rendu de la réunion avec le service de l'eau de Bordeaux Métropole et échange de courriels avec « transport infrastructures gaz France (TIGF)

9 Les 20 principes de rétablissement des réseaux DFCI

10 Comptes-rendus des six visites effectuées

11 Convention entre la commission d'enquête et RFF, relative à la base de données

12 Présentation de la base de données « enquête publique » (DROP)

13 Liste des procès-verbaux de constat d'huissiers

14 Publications dans la presse (version numérique)

15 Observations concernant les lignes nouvelles et collectées dans le cadre des AFSB et AFNT (version numérique)

16 Procès-verbaux de constat d'huissiers (version numérique)

I GENERALITES

11 Objet de l'enquête

111 La création de lignes ferroviaires nouvelles dans le sud-ouest de la France

1111 Un projet dans le cadre du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)

L'enquête publique, objet du présent rapport, porte sur la création de lignes ferroviaires nouvelles (LN) sur 327 km entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et Dax, incluant un tronc commun entre Bordeaux et le Sud Gironde de 55 km et un raccordement entre les deux lignes nouvelles au niveau de leur bifurcation pour une liaison directe entre Toulouse et Dax (raccordement dit « Sud-Sud ») de 5,3 km créant un triangle ferroviaire.

Le maître d'ouvrage est Réseau Ferré de France (RFF), un établissement public national à caractère industriel et commercial créé par la loi n° 97-135 du 13 février 1997 qui dispose que : *« Cet établissement a pour objet, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national. Il est le gestionnaire du réseau ferré national.»* A noter que la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a conduit à la disparition de RFF au 1er Janvier 2015 et à la création de « SNCF Réseau » qui a repris cette mission.

La création des lignes nouvelles s'inscrit dans le cadre du GPSO qui, selon le dossier, est considéré comme un enjeu stratégique pour le Grand Sud-ouest : régions Aquitaine et Midi-Pyrénées ; régions qui se caractérisent par une croissance démographique et un dynamisme économique, porteurs d'avenir. Elle est une des trois opérations avec la réalisation des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) d'une part, et au Nord de Toulouse (AFNT) d'autre part, qui sont soumises à trois enquêtes publiques distinctes (première phase) qui devaient avoir lieu aux mêmes dates entre le 14 octobre et le 8 décembre 2014. La quatrième opération du GPSO, la création d'une ligne nouvelle Dax-Espagne, fera l'objet d'une enquête publique ultérieure (seconde phase).

Le GPSO vise, selon le maître d'ouvrage :

-à faciliter les échanges et à rapprocher les territoires par des gains de temps sensibles ;
-à renforcer le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen pour les liaisons Nord-Sud et Sud-Sud ;

-à offrir un service ferroviaire de qualité pour les voyageurs et pour les marchandises ;

-à favoriser le développement des territoires en améliorant leur accessibilité au niveau régional, national et international ;

-à contribuer à l'équilibre territorial grâce à la grande vitesse et à la complémentarité TAGV/TER ;

-à contribuer à une mobilité durable.

Le GPSO a été élaboré comme un « projet Grenelle pilote » avec comme objectifs affichés de proposer un projet de développement durable au service de l'aménagement du territoire, d'apporter une réponse efficace aux besoins de déplacement, de mettre au cœur des études, la concertation avec les acteurs territoriaux concernés et la logique d'évitement, d'alimenter les études par les attentes et les échanges nés de la concertation. Cette démarche s'est traduite par 21 engagements pris par RFF qui sont détaillés au § 1413 ci-après.

1112 Historique des décisions ministérielles relatives au GPSO

Le 25 janvier 2007, une déclaration d'intention est signée entre le ministre chargé des transports, le président de RFF et les présidents des régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes. Elle définit le projet comme un ensemble cohérent de trois branches Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, avec études concomitantes des deux dernières branches, et prévoit l'accélération des études de Bordeaux-Toulouse et de Bordeaux-Espagne.

Le 3 octobre 2007, le ministre désigne le préfet d'Aquitaine préfet coordonnateur des études et président du comité de pilotage.

Le 27 septembre 2010, un fuseau de 1000 mètres de large à l'intérieur du périmètre d'étude fait l'objet d'une approbation ministérielle.

Le 30 mars 2012 une décision ministérielle approuve le tracé des lignes nouvelles associé à une bande de 500 mètres sauf sur quelques secteurs.

Le 9 juillet 2013, le gouvernement reprend les conclusions de la commission «mobilité 21» chargée de hiérarchiser les projets inscrits au Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT). Le scénario 2 est retenu : réalisation de la branche Bordeaux-Toulouse du GPSO parmi les *« premières priorités »* c'est à dire parmi les opérations à engager sur la période 2014-2030.

Le 23 octobre 2013 une décision ministérielle valide le tracé sur les secteurs en suspens et retient un schéma de réalisation des lignes nouvelles du GPSO selon 2 phases. Les deux phases constituant ensemble le « programme » (au sens du code de l'environnement) du GPSO :

-1ère phase : lignes nouvelles entre Bordeaux et Toulouse avec l'objectif d'une mise en service en 2024, et entre Bordeaux et Dax (raccordement nord) avec l'objectif d'une mise en service en 2027 ;

-2ème phase : ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole avec l'objectif d'une mise en service en 2032.

Le 13 juin 2014, une décision ministérielle approuve les dossiers supports des enquêtes publiques pour les trois opérations constituant la première phase du GPSO : lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) et aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT). Elle demande à RFF d'apporter des éléments en réponse aux avis réglementaires formulés préalablement aux enquêtes d'utilité publique, notamment l'autorité environnementale et le commissariat général à l'investissement et de déposer ces dossiers en vue de la tenue des enquêtes à l'automne 2014.

1113 Le projet de lignes nouvelles

Selon RFF, le projet de lignes nouvelles du GPSO vise à améliorer l'accessibilité et l'attractivité des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées. Il doit permettre l'amélioration de la complémentarité entre les trains aptes à la grande vitesse (TaGV) et les trains express régionaux (TER) et libérer de la capacité sur les lignes existantes pour des transports de marchandises plus performants.

Les métropoles bordelaises et toulousaines bénéficieront de dessertes plus nombreuses et le projet jouera un rôle de catalyseur de projets urbains. L'accessibilité et l'attractivité des villes intermédiaires d'Agen, Montauban, Mont-de-Marsan, Dax, et du Sud Gironde seront renforcées grâce à leur desserte et à la complémentarité TaGV/TER. Des zones d'aménagement à vocation d'activités sont d'ores et déjà programmées autour des gares et halte.

Les lignes nouvelles sont raccordées au réseau ferré national au sud de Bordeaux, au Nord de Toulouse et au Nord de Dax. L'opération comprend la création de trois gares nouvelles à Brax (47) pour la desserte d'Agen, à Bressols (82) pour Montauban et Lucbardez-et-Bargues (40) pour Mont-de-Marsan ainsi que d'une halte ferroviaire en Sud-Gironde à Escaudes (33) destinée aux services régionaux à grande vitesse. Elle comprend également les liaisons entre gares nouvelles et gares existantes à Agen et à Mont-de-Marsan. Au total, il est prévu 21 km de raccordements.

Le coût en millions d'euros (M€) de l'opération projetée est estimé par RFF à 8307 M€ (dont 1034 M€ au titre des mesures environnementales), qui se répartissent ainsi :

-4901 M€ pour les travaux de génie civil ;
-1833 M€ pour les équipements ferroviaires ;

-891 M€ pour les études et la direction de travaux ;
-682 M€ pour le foncier et la libération des emprises dont 198 M€ pour les acquisitions foncières.

La surface d'emprise est estimée à plus de 4 800 ha. Le tracé est en remblai sur plus de 268 km et en déblai sur environ 51 km. Les besoins en remblai sont estimés à 52 millions de m^3 dont 33 millions de m^3 d'apport extérieur et les mises en dépôt de matériaux non réutilisables représenteront 16 millions de m^3.

L'opération prévoit la construction de 82 viaducs (ouvrages de plus de 90m représentant 20 km), 2 tunnels (4km), 5 tranchées couvertes (1820m), 9 « sauts de mouton », 68 ponts « rail », 167 ponts « route », 109 passages spécifiques « grande faune », 3 bases « travaux » (qui deviendront bases de maintenance après le chantier), 2 bases de maintenance et 5 sous-stations électriques.

L'hypothèse de mise en service retenue est 2024 pour Bordeaux Toulouse et 2027 pour Bordeaux Dax.

112 Une enquête publique dite « unique »

La présente enquête publique est qualifiée d'unique car la commission d'enquête doit se prononcer à la fois sur l'utilité publique du projet en vue d'une déclaration d'utilité publique (DUP) et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des collectivités territoriales concernées.

L'autorité organisatrice est le préfet de la région Aquitaine, préfet de Gironde qui a été désigné préfet coordonnateur par arrêté inter-préfectoral du 19 mai 2014. Le siège de l'enquête est fixé à la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de Gironde, Cité administrative, rue Jules Ferry à Bordeaux

12 Cadre juridique

121- Cadre légal et réglementaire

La présente enquête publique « unique » est organisée en application du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et, notamment ses articles :

-L.11-1 relatif aux modalités d'organisation des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
-L.11-1-1 et L.11-2 portant sur les conditions d'intervention de la déclaration d'utilité publique et L.11-4 sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cas de déclaration d'utilité publique.

Le projet de réalisation des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, est soumis à enquête publique:

a) en application du code de l'environnement et notamment ses articles :

-L.121-1 et R.121-1 relatifs au débat public,
-L.122-1 à L.122-12 et R.122-24 concernant les études d'impact des projets,
-L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-27 concernant l'organisation des enquêtes publiques portant sur les opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
-L.414-4 et R.414-19 à R.414-26 concernant l'évaluation des incidences Natura 2000.

b) en application du code de l'urbanisme et notamment ses articles :

-L.121-10 et R.121-16 concernant l'application des évaluations environnementales aux documents d'urbanisme,
-L.123-14, L.123-14-2 et R.123-23-1 relatifs à la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme. L'article R.123-23-1 stipule notamment que : « La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ».

122- Désignation de la commission d'enquête

La commission d'enquête a été désignée par le président du tribunal administratif de Bordeaux par décisions n° E14000073/33 du 30 juin 2014 et du 23 octobre 2014 (voir annexe 1). Cette commission d'enquête est composée de la manière suivante :

Président
-M. Daniel MAGUEREZ, Ingénieur général des études et techniques de l'armement (2 S)
Membres titulaires
-M. Denis VAULTIER Officier Général de la Gendarmerie (2 S)

-Mme Georgette PEJOUX, Urbaniste retraitée
-M. Jean-Pierre GAURY, Consultant en chimie et environnement
-M. Pierre ROUX, Retraité de l'industrie chimique appliquée à l'agriculture
-M. Alain GEORGET (décédé), Huissier de justice retraité,
-M. Daniel DESPRES, Officier supérieur de l'administration des Affaires Maritimes retraité
-M. Michel SEGUIN, Ingénieur en chef des études et techniques de l'armement retraité
-M. Alain POUMEROL, Cadre EDF – GDF retraité
-M. René GAMBART, Major retraité de la Police Nationale
-M. Serge GABASSI, Commandant de police retraité
-M. Alain TARTINVILLE, Général de division (2 S)
-M. Jean-Claude LOSTE, Géomètre expert retraité
-M. Joseph FERLANDO, Major de gendarmerie retraité
-Mme Valérie BEDERE, Consultante indépendante
-M. Jean-Louis DELIGNY, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées honoraire
-M. Henri PONS, Directeur régional des impôts retraité
-M. Michel BUSQUERE, Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat retraité
-M. Patrick LEGRAND, Retraité de la Gendarmerie
-M. Michel SABLAYROLLES, Géomètre expert honoraire
-Mme Myriam DE BALORRE, Exploitante agricole

Membres suppléants
-M. Jean-Denis DUMONT, Ingénieur Agronome retraité
-Mme Sylvie RIVIERE, Retraitée de GRDF devenue titulaire par décision 14000073/33 du président du tribunal administratif de Bordeaux en date du 23 octobre 2014 (voir annexe 1)
-M. Daniel DECOURBE, Retraité de la Gendarmerie
-Mme Isabelle ZUILI, Architecte DPLG
-M. Michel AZIMONT, Ingénieur retraité

En cas d'empêchement de M. Daniel MAGUEREZ, la présidence de la commission sera assurée par M. Denis VAULTIER, membre titulaire de la commission.

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par l'un des membres suppléants. A ce titre Sylvie RIVIERE a remplacé Alain GEORGET dont la démission du 21 octobre 2014, a été acceptée et qui est malheureusement décédé fin janvier 2015.

123 Arrêté inter-préfectoral prescrivant l'enquête

Le Préfet de la région Aquitaine, Préfet de Gironde, en tant qu'autorité organisatrice de l'enquête, a publié le 25 août 2014, un arrêté inter-préfectoral prescrivant l'ouverture *« d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme - portant sur la réalisation par Réseau Ferré de France des Lignes Nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax dans les départements de la*

Gironde, des Landes, de Lot-et-Garonne, de Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne ».

Cet arrêté, joint en annexe 2, fixe les modalités de cette enquête, dont les principales sont rappelées ci-dessous :

a) la durée est fixée à 56 jours consécutifs du 14 octobre 2014 au 8 décembre 2014 inclus ;

b) la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde, rue Jules Ferry Cité administrative BP 90, 33090 BORDEAUX CEDEX a été désignée siège de l'enquête ;

c) le périmètre de l'enquête unique s'étend sur 105 communes dont 24 en Gironde, 23 dans les Landes, 24 en Lot et Garonne, 29 en Tarn et Garonne et 5 en Haute Garonne ;

d) les lieux d'enquête où les dossiers sont consultables par le public sont:
-pour la Gironde : dans 24 mairies et à la Sous-préfecture de Langon ;
-pour les Landes : dans 23 communes, à la Préfecture des Landes et à la Sous-préfecture de Dax ;
-pour le Lot-et-Garonne : dans 24 communes, à la Préfecture de Lot-et-Garonne, à la Sous-préfecture de Nérac et à l'Agglomération d'Agen ;
-pour le Tarn-et-Garonne : dans 29 communes, à la Préfecture de Tarn et Garonne et à la Sous-préfecture de Castelsarrasin ;
-pour la Haute-Garonne : dans 5 communes et à la Préfecture de Haute Garonne.

e) un exemplaire papier du dossier d'enquête ainsi qu'un registre coté et paraphé par la commission d'enquête sera déposé dans ces lieux d'enquête ;

f) un des membres de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations écrites ou orales dans ces communes-lieux d'enquête, aux dates et horaires fixés dans le tableau inclus dans l'arrêté ;

g) pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra prendre connaissance du dossier d'enquête soit en se rendant dans les lieux d'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture au public, soit en consultant le site internet des services de l'Etat en Gironde à l'adresse suivante www.gironde.gouv.fr;

h) pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations, propositions et contre-propositions, soit sur les registres d'enquête à feuillets cotés non mobiles, paraphés par le Président ou l'un des membres de la commission d'enquête et ouverts à cet effet dans l'ensemble des lieux d'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture, soit par correspondance au président de la commission d'enquête « GPSO Lignes nouvelles », à la direction départementale des territoires et de la mer de

Gironde, service des procédures environnementales, rue Jules Ferry, Cité administrative BP 90, 33090 Bordeaux cedex, soit par voie électronique via le site internet des services de l'Etat en Gironde à l'adresse suivante www.gironde.gouv.fr;

i) ces courriers et courriels seront tenus à la disposition du public, à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde, siège de l'enquête, en annexes du registre, dans les meilleurs délais ;

j) le public pourra participer à des réunions d'information et d'échanges : le mardi 4 novembre 2014 à 20h00 à la salle des fêtes de Pont-du-Casse (Lot-et-Garonne) et le jeudi 6 novembre 2014 à 20h00 au pôle culturel du Marsan, 190 avenue Camille Claudel, à Saint Pierre du Mont (Landes) ;

k) l'avis d'enquête sera publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête dans deux journaux locaux diffusés dans les départements de Gironde, des Landes, de Lot-et-Garonne, de Tarn-et-Garonne et de Haute-Garonne et dans deux journaux à diffusion nationale. Cet avis sera rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans les journaux locaux ;

l) quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, cet avis sera publié par voie d'affiches et, éventuellement par tous autres procédés en usage, dans les collectivités concernées et les lieux d'enquête indiqués ;

m) cet avis sera également mis en ligne sur les sites internet des services de l'Etat dans les cinq départements ;

n) l'avis de l'autorité environnementale concernant le dossier de demande de déclaration d'utilité publique comprenant l'étude d'impact et une évaluation des incidences Natura 2000 est consultable sur le site internet du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGDD);

o) cet avis, ainsi que les avis des autorités environnementales sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme, seront mis en ligne ;

p) au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un décret en Conseil d'Etat se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des établissements publics de coopération intercommunale et des communes précités.

13 Composition du dossier

131 Plan du dossier

Pièce A : Guide de lecture

Pièce B : Informations juridiques et administratives

-Objet et conditions de l'enquête publique
-Textes régissant l'enquête
-L'insertion de l'enquête dans la procédure administrative
-Avis requis sur le projet
-Avis et informations complémentaires

Nota : Une réponse à RFF, du ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, en date du 25 septembre 2014, parvenue après l'impression du dossier « papier », a été ajoutée à cette pièce à la demande de la commission d'enquête.

Pièce C : Plan de situation

Pièce D : Notice explicative

-Présentation fonctionnelle et justification du programme GPSO et du projet LN
-Caractéristiques fonctionnelles et techniques des LN
-L'appréciation sommaire des dépenses
-Les décisions

Pièce E : Plan général des Travaux

Bordeaux-Sud Gironde
Sud Gironde-Toulouse
Sud Gironde - Dax

Pièce F : Etude d'impact

Pièce F1 : Présentation générale de l'étude d'impact

Pièce F2 : Résumé non technique de l'étude d'impact

Pièce F3-1 : Approche globale - Appréciation des impacts et état initial de l'environnement du programme
Pièce F3-2 : Approche globale : Raisons pour laquelle le projet a été retenu
Pièce F3-3 : Approche globale - Effets des mesures ferroviaires et mesures pour éviter, réduire, compenser les effets négatifs.
Pièce F3-4 : Approche globale - Santé, documents de classification, coûts collectifs et bilan énergétique, méthode d'évaluation.

Pièces F4-1 à F4-15: Etude d'impact -Secteurs géographiques n°1 à 15.

Tous les cahiers géographiques sont construits selon le plan suivant :

-Présentation générale du secteur
-Analyse de l'Etat initial : L'environnement humain ; Les activités agricoles et sylvicoles ; L'environnement physique ; L'environnement naturel et biologique ; Le patrimoine, le tourisme et les loisirs ; Le paysage ; Synthèse à l'échelle du secteur.
-Les apports positifs et les effets négatifs du projet sur l'environnement et mesures proposées pour Eviter, Réduire, voire Compenser les effets négatifs : La présentation du projet ; Les effets permanents et mesures ; Les effets temporaires et mesures en phase travaux.

Pièce F5-1 : Dossiers d'incidences sur les sites Natura 2000 : Partie A : analyse globale
Pièce F5-2: Partie B1 : analyse par sites Natura 2000 directement concernés
Pièce F5-2: Partie B2 : analyse par sites Natura 2000 directement concernés
Pièce F5-3 : Partie C : analyse par sites Natura 2000 indirectement concernés

Pièce G : Bilan des débats publics et de la concertation

-Bilan des débats publics
-Bilan de la concertation publique au titre de l'article L 300-2
-Comptes rendus des garants de la concertation

Pièce H : Evaluation socio-économique

-Présentation générale du programme
-Le grand Sud-Ouest : Etat des Lieux, Economie et démographie
-La situation actuelle des transports
-L'évolution des besoins de déplacements
-Les prévisions de trafic du programme et des projets
-Les bénéfices sociaux et économiques tirés du programme
-Le bilan socio-économique du programme et des projets.

Pièce I : Mise en compatibilité des Documents d'urbanisme

<u>Communes de Gironde</u>
Saint-Médard d'Eyrans, Ayguemorte-Les-Graves, Beautiran, Castres-Gironde, Saint-Selve, Portets, Arbanats, Virelade, Landiras, Prechac, Cazalis, Lucmau, Bernos-Beaulac, Lerm-et-Musset, Marions, Goualade, Escaudes, Giscos et Captieux

<u>Communes des Landes</u>
Arue, Canenx-et-Reaut, Cère, Saint-Avit, Uchacq-et-Parentis, Ousse-Suzan, Begaar, Pontonx-sur-l'Adour, Roquefort et Sarbazan

Communes de Lot-et-Garonne
Pompogne, Fargues-Sur-Ourbise, Vianne, Bruch, Montesquieu, Serignac-Sur-Garonne, Sainte-Colombe-en-Bruilhois, Roquefort, Brax, Estillac, Moirax, Caudecoste, , Saint-Nicolas-de-la-Balerme et l'agglomération d'Agen (Colayrac, Saint-Cirq, Le Passage, Layrac)

Communes de Tarn-et-Garonne
Donzac, Auvillar, Saint-Nicolas-De-La-Grave, Castelmayran, Cordes-Tolosannes, Castelsarrasin, La Ville-Dieu-Du-Temple, Saint-Porquier, Montbeton, Montauban, Bressols, Escatalens, Montbartier, Lacourt-Saint-Pierre, Labastide-Saint-Pierre, Campsas, Grisolles et Pompignan

Communes de Haute-Garonne
Fronton, Saint-Rustice, Castelnau-d'Estretefonds, Grenade et Communauté urbaine de Toulouse (Saint-Jory).

Pièce J : Annexes

Pièce J1 : Schéma Directeur Architectural et Paysager (SDAP)
Pièce J2 : Dossier de Cohérence Intermodale et Ferroviaire (DCIF)
Pièce J3 : Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement des territoires (SPADT)

132 Présence des pièces réglementaires

Le dossier contient en particulier :

a) l'étude d'impact, incluant une évaluation des incidences Natura 2000, comportant une appréciation des impacts du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest et portant sur l'ensemble des trois opérations constituant la première phase du GPSO;

b) l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, rendu le 22 janvier 2014 sur les dossiers d'enquête publique relatifs aux trois opérations constituant la première phase du GPSO et comprenant notamment l'étude d'impact précitée;

c) les évaluations environnementales relatives à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes et établissements publics de coopération intercommunale cités dans la pièce I ci-dessus ;

d) les avis de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'Etat compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes et établissements publics de coopération intercommunale précités.

14 Nature et caractéristiques générales du projet GPSO-LN

Avertissement : Les données qui suivent sont issues du dossier élaboré par le maître d'ouvrage. Elles ont été collectées par la commission d'enquête et n'ont pour but que de caractériser de façon synthétique le projet présenté. L'enquête publique confiée à la commission ne portant que sur les « lignes nouvelles », les paragraphes ci-après ne font état que des éléments du dossier relevant de cette partie du GPSO.

141 L'étude d'impact

1411 Principes de l'étude

Les opérations du programme GPSO qui font l'objet de l'étude d'impact se situent sur un vaste territoire allant de Bordeaux à Toulouse et à Dax.
Pour analyser l'état initial d'un territoire aussi vaste et les impacts, tant globaux que locaux, plusieurs échelles de travail qui découlent de l'historique du projet, ont été mises en œuvre. Une aire d'études à l'échelle régionale ou interrégionale a été utilisée pour l'approche globale et une zone d'études à l'échelle communale ou intercommunale, pour les cahiers géographiques.

L'approche globale et l'analyse locale sont complémentaires et se distinguent par l'échelle et le niveau de détail des analyses. Elles intègrent une analyse systémique permettant d'estimer et de prendre en compte les effets sur l'ensemble des compartiments environnementaux qui interagissent entre eux, mais aussi des effets cumulés avec les autres projets connus, conformément à l'article R122-5-4 ° du code de l'environnement.

Le principe adopté par le maître d'ouvrage, consiste à présenter une analyse de l'état initial de l'environnement, puis les effets des projets ferroviaires et enfin les mesures associées.

Chaque fois, sont analysés :

a) les enjeux humains : population, habitat, activités, transport, santé ;
b) les enjeux physiques : eaux superficielles et souterraines ;
c) les enjeux naturels et biologiques : zones naturelles, faune et flore ;
d) les enjeux patrimoniaux et paysagers : patrimoine protégé, tourisme, équipements de loisirs, sites reconnus.

1412 La démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC)

Depuis le début des études, RFF a adopté une méthodologie d'études et de concertation pour la conception des lignes nouvelles, fidèle à l'esprit du Grenelle de l'environnement. Le maître d'ouvrage associe les services de l'État, les organismes socioprofessionnels, les collectivités territoriales, les associations représentatives ainsi que le public. Pour chaque thème et en liaison étroite avec les acteurs de la concertation, RFF a procédé à la

hiérarchisation des enjeux selon différents niveaux de sensibilité : très fort, fort, moyen et faible.

Dès leur lancement, les études du programme du GPSO se sont inscrites, selon RFF, dans une démarche de développement durable consistant à rechercher l'évitement des enjeux dans la définition des fonctionnalités et de la zone de passage possible du projet et, lorsque cela n'était pas possible, une moindre incidence des ouvrages et des aménagements sur les milieux.

Développée dans le respect de la réglementation environnementale en vigueur, cette démarche repose sur trois principes résumés dans la formule, *« d'abord éviter, ensuite réduire et si nécessaire compenser »*. Le premier principe consiste à supprimer ou éviter un effet négatif du projet en recherchant notamment un tracé de moindre impact. Ensuite, il s'agit de réduire les effets négatifs en jouant sur la conception technique (ouvrages, aménagements paysagers,..) ou sur le déroulement du chantier. Enfin, pour les effets résiduels importants, il est prévu d'offrir des contreparties aux effets dommageables, non réductibles du projet, notamment par acquisition et restauration d'un milieu naturel dégradé non concerné par le projet.

1413 Les 21 engagements de RFF

La démarche de développement durable qui a été engagée s'est traduite, pour RFF, par la prise de 21 engagements précisés ci-après :

1-Répondre aux enjeux d'une mobilité durable des personnes et des biens
2-Intégrer le développement des lignes nouvelles dans les dynamiques urbaines et territoriales
3-Réaliser l'infrastructure et les bâtiments selon les principes de l'éco-conception et de l'éco-construction
4-Optimiser l'efficacité énergétique et le bilan carbone
5-Minimiser la vulnérabilité de l'infrastructure aux conséquences du changement climatique
6-Protéger les populations vis à vis du bruit ferroviaire
7-Préserver la biodiversité et les milieux naturels
8-Développer une démarche paysagère exemplaire
9-Minimiser l'effet d'emprise
10-Réduire l'utilisation des produits polluants et favoriser la réhabilitation des sites pollués
11-Accompagner les politiques d'aménagement et favoriser une desserte équilibrée des territoires traversés
12-Réconcilier urbanisme et transport en assurant une implantation optimale des gares
13-Préserver les terroirs et favoriser le développement des activités agricoles, viticoles et sylvicoles
14-Prendre en compte la vocation touristique des territoires
15-Accroître le développement du fret et des plateformes logistiques
16-Engager l'ensemble des acteurs dans une démarche « développement durable »

17-Développer les actions de recherches, d'innovation, de connaissance
18-Anticiper les problématiques de réserves foncières
19-Assurer la veille et la prise en compte du retour d'expérience
20-Optimiser le bilan coût/avantages du projet
21-Raisonner le projet en coût du projet sur la durée de vie de l'infrastructure

1414 Effets permanents du projet en phase d'exploitation et mesures d'évitement, de réduction et de compensation

a) L'environnement humain

La définition précise des terrains nécessaires à la réalisation du projet sera établie après la déclaration d'utilité publique. Une politique foncière d'anticipation a toutefois été mise en place avec un premier fonds d'intervention de 16,5 M€ pour mener les premières actions en réponse aux attentes locales : acquisitions de bâtis, situés dans les emprises, dont les propriétaires ont l'obligation de vendre rapidement, mise en réserve de surfaces agricoles et viticoles par les SAFER destinées à compenser les propriétaires et exploitants le moment venu, anticipation des boisements compensateurs.

Lors de la conception du tracé, la première mesure mise en œuvre par RFF a été d'éviter les secteurs les plus bâtis. Ainsi 336 bâtis dont 38 à caractère commercial et 26 sièges d'activité agricole sont, au stade de l'avant-projet sommaire, à acquérir par le maître d'ouvrage. A eux seuls, le Lot et Garonne et le Tarn et Garonne concentrent 80% des bâtis et 90% des bâtis commerciaux concernés.

La circulaire ministérielle du 27 septembre 2010 prévoit la création d'un fonds à hauteur de 0,4 % du coût des travaux, pour soutenir les projets des acteurs publics locaux (insertion environnementale complémentaire, développement, économique social et culturel associé).

Pour les nuisances sonores, les protections à la source ont été privilégiées (merlons et écrans acoustiques).

Sur les 4 800 hectares d'emprise, les surfaces agricoles et sylvicoles consommées représentent respectivement 1 230 et 2 850 ha. Des protocoles seront élaborés entre RFF et les organisations professionnelles agricoles et forestières afin de fixer un cadre homogène pour l'indemnisation des préjudices subis par les propriétaires et exploitants agricoles.

Le projet interfèrera avec le réseau existant de voiries, canaux, voies ferrées, chemins, réseaux de gaz, électricité, assainissement, télécommunications existants. Au total, 250 ouvrages de rétablissement de voies de communication seront réalisés. Aucun passage à niveau nouveau ne sera créé.

b) L'environnement physique

La réalisation du projet entraînera dans certains secteurs des modifications importantes des sols, des sous-sols et d'une manière générale des reliefs perçus. Des matériaux seront extraits des secteurs en déblais, dont certains réemployés pour les secteurs en remblais et d'autres apportés de l'extérieur du chantier. Ainsi, les déblais extraits représenteront 24 millions de m^3, le besoin en matériaux de corps de remblai, 26 millions de m^3 et le besoin en matériaux nobles 15 millions de m^3. Environ 11 millions de m^3 de déblais seront réemployés. L'apport en fourniture extérieure sera de 30 millions de m^3 tandis que 13 millions de m^3 seront mis en dépôt. Le projet étant globalement déficitaire en matériaux, une stratégie s'inscrivant dans une démarche de développement durable est prévue.

Pour éviter les risques liés aux sols, des études et sondages géotechniques plus systématiques seront effectués dans le cadre de l'élaboration de l'avant-projet détaillé et des solutions techniques adaptées à chaque type de risque mises en œuvre : purges des matériaux à risque avant construction, renforcement de talus, enrochements pour limiter l'érosion.

Les effets sur les eaux superficielles portent à la fois sur les écoulements et sur la qualité des eaux. Le franchissement des vallées par le projet peut perturber l'écoulement des eaux superficielles. La transparence hydraulique est recherchée afin de maintenir l'écoulement des eaux et de perturber le moins possible les champs d'inondation des cours d'eau. Elle s'opère au moyen de viaducs, ponts, cadres avec ou sans banquette, avec reconstruction, ouvrages en béton préfabriqué (buses ou dalots). Des zones de compensation sont prévues dans la vallée de la Garonne pour restituer à la zone inondable les volumes prélevés. Pour réguler les débits avant rejet dans le milieu naturel, il est prévu une collecte par un réseau longitudinal et la création de 67 bassins d'écrêtement (dont 8 avec fonction de confinement en cas de pollution accidentelle pour un volume total de 390 000 m3. Les emprises concernent 84 plans d'eau ou mares qui seront partiellement ou totalement remblayés. Leur compensation est prévue.

Les effets quantitatifs et qualitatifs sur les eaux souterraines ont conduit dès la conception du projet à éloigner le tracé le plus possible des secteurs de captage. En cas d'impossibilité, le profil de la ligne a été relevé pour limiter les déblais. Des mesures spécifiques d'étanchéisation et de récupération des eaux sont prévues si nécessaire. En cas d'effet résiduel sur la ressource en eau, des solutions de remplacement seraient recherchées.

Environ 236 ha de zones humides sont concernés par les emprises. Les mesures compensatoires aux atteintes portées devront intervenir conformément aux dispositions du SDAGE Adour-Garonne qui prévoit notamment la possibilité de compensation par création ou acquisition de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et sur le plan de la biodiversité à hauteur de 150% au minimum de la surface perdue.

c) L'environnement naturel et biologique

Les effets sur l'environnement naturel comprennent les effets d'emprise sur les milieux naturels, habitats de nombreuses espèces animales et végétales, dont certaines sont protégées, le risque de coupure des fonctions écologiques et le risque de pollution des milieux humides.

Les périmètres réglementés concernés et pris en compte sont les sites du réseau Natura 2000, les zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF), le Parc naturel régional des landes de Gascogne et l'arrêté préfectoral de protection de biotope de la Garonne (conservation d'espèces de poissons protégées).

Huit sites Natura 2000 sont directement concernés par les emprises des lignes nouvelles : Le bocage humide de Saint Médard d'Eyrans, le réseau hydrographique du Gât-Mort et du Saucats, la vallée du Ciron, la vallée de l'Avance, le site « La Garonne », le site « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique, Neste », la vallée de la Garonne de Muret à Moissac, les affluents de la Midouze. Le projet concerne environ 40 hectares d'habitats soit 1/1000ème de la surface totale. Compte tenu des dispositions constructives retenues et des mesures de suppression ou de réduction d'impact, les incidences résiduelles du projet sont évaluées comme « faibles » à « négligeables » à l'échelle des sites Natura 2000.

Les emprises sur les ZNIEFF représentent environ 143 ha soit 0,4% de la surface totale des sites concernés. Le tracé s'inscrit en bordure Est du territoire du Parc naturel des Landes de Gascogne avec une recherche de jumelage avec les infrastructures existantes. La surface d'emprise est de 667 ha soit 0,2% de la surface totale du Parc. L'arrêté préfectoral de Protection de biotope de la Garonne conduira à la compensation des surfaces du lit sous les piles du viaduc franchissant la Garonne à l'Ouest d'Agen.

La définition du tracé s'est réalisée en évitant au maximum les secteurs les plus sensibles. En outre des mesures de réduction de l'effet de coupure sont prévues pour assurer outre la transparence hydraulique, la transparence écologique. Enfin des mesures de réduction de la mortalité conduiront à la mise en place de dispositifs adaptés. Ainsi ce sont des clôtures adaptées aux espèces, 109 passages grande faune spécifiques ou mixtes, 500 buses sèches pour la petite faune, des banquettes dans les ouvrages hydrauliques pour les mammifères semi-aquatiques qui seront mis en place. Pour les oiseaux et les chauves-souris la structure de la végétation aux abords de la ligne sera réaménagée.

D'après les études menées, 413 espèces végétales et animales dont 197 protégées, sont concernées par les emprises. Au-delà, les mesures compensatoires prévues ont pour finalité de permettre aux populations végétales et animales concernées de retrouver, à proximité, des habitats

équivalents permettant de maintenir les populations dans un bon état de conservation.

Les mesures permettant de respecter les principes de la trame verte et bleue sont prévues : évitement, préservation ou rétablissement des réservoirs de biodiversité et des corridors aquatiques et terrestres et si nécessaire compensation en cas d'échec à rétablir ces fonctionnalités.

Les mesures de réduction des effets induits par le réaménagement foncier seront définies en concertation avec les exploitants concernés lors des études d'impact du réaménagement foncier, sous la maîtrise d'ouvrage des départements concernés, les services de l'Etat conservant leurs prérogatives en matière environnementale.

d) L'environnement paysager, patrimonial, touristique et de loisirs

Les emprises concernent 28 sites archéologiques connus dont un site à très fort potentiel à Saint-Médard-d'Eyrans (vestiges gallo-romains et du haut Moyen-âge). Un diagnostic sera réalisé après la déclaration d'utilité publique. Des fouilles pourront être opérées conformément à l'article L 531-14 du Code du Patrimoine. Toute découverte fortuite de vestiges, pendant le chantier, sera signalée auprès des services de l'archéologie. Le bilan des découvertes réalisé pourra être valorisé auprès du grand public ou de la communauté scientifique.

Une vingtaine de monuments historiques ont leur périmètre de protection de 500 mètres, concerné par l'emprise. Les mesures prises visent à atténuer les covisibilités entre le projet et le monument concerné (choix du tracé, masques visuels existants, aménagements paysagers soumis à l'avis du service départemental de l'architecture et du patrimoine (SDAP). Pour les trois sites inscrits qui n'ont pu être évités, des aménagements paysagers et patrimoniaux sont prévus en concertation avec les Architectes de Bâtiments de France. Le patrimoine remarquable non protégé fera l'objet de mesures similaires en concertation avec les propriétaires et les collectivités locales.

Les sites touristiques directement concernés par l'emprise feront l'objet d'aménagements paysagers ou de mesures d'acquisition partielle ou totale, voire d'indemnisation en cas d'effets économiques non réductibles. Dans une région où le projet croise à 10 reprises les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, le rétablissement des chemins de randonnée sera assuré. Les fédérations de chasse seront associées afin de proposer des mesures permettant de compenser les effets de l'emprise sur les équipements de chasse ou ceux liés à la désorganisation des territoires de chasse (déplacement d'installations, indemnisations, etc.).

En entrant en contact avec l'habitat, le projet crée un effet de coupure, modifie les perceptions visuelles, le caractère du paysage, les circulations et le paysage sonore. Cela impose une démarche d'ensemble qui intègre les protections acoustiques, les rétablissements de continuités fonctionnelles, le

traitement de l'horizon visuel en s'appuyant sur les éléments identitaires du paysage concerné. Dans les Graves, les mesures d'insertion viseront en particulier la préservation maximale des vignes existantes, un cloisonnement lâche par la création de bosquets ou de lisières masquant la ligne. Dans la vallée de la Garonne agenaise et les Coteaux de Gascogne, le projet paysager respectera l'alternance des paysages ouverts et fermés, utilisera l'effet de cloisonnement par des plantations, reconstituera les lisières boisées, prendra en compte les covisibilités depuis les secteurs urbanisés. Dans les Landes la régénération naturelle de la lisière des boisements sera la mesure principale dans les secteurs d'exploitation sylvicole. La reconstitution des lisières sera réalisée dans les secteurs de covisibilités potentielles avec les riverains ou de traversée de boisements à valeur écologique. Dans les secteurs habités et agricoles ouverts (airiaux), les mesures paysagères seront fonction de la proximité des habitations (modelé paysager ou merlons acoustiques, plantations complémentaires, si les habitations sont proches).

Un schéma directeur architectural et paysager a été élaboré. Il vise à intégrer la ligne nouvelle dans le paysage traversé. L'insertion visuelle et paysagère du projet se feront en étroite concertation avec les communes et acteurs locaux.

Les plantations à proximité du tracé s'adressent aux riverains (habitants, agriculteurs, automobilistes, promeneurs..). Les usagers du train auront, pour leur part, une perception du territoire par des fenêtres successives d'au moins 10 secondes (800m de parcours). Les talus des déblais comme des remblais feront l'objet d'un traitement adapté pour une bonne insertion paysagère (mise en herbe, reconstitution de lisières boisées, réseaux bocagers, adoucissement de talus restituables à l'agriculture…). Pour les ouvrages d'art, les formes et les couleurs identifieront le tracé de la vallée de la Garonne d'une part et celui des Landes d'autre part. Les têtes de tunnel comme de tranchées couvertes feront l'objet d'une insertion paysagère et architecturale. La couverture des tranchées couvertes aura une épaisseur suffisante pour accueillir une végétation d'intégration conséquente. Les délaissés générés par le tracé seront exploités comme zones de dépôts de matériaux, accompagnées de modelés paysagers qui pourront dans certains cas être restitués à l'agriculture.

1415 Effets temporaires en phase travaux et mesures d'évitement, de réduction, de compensation

Les travaux dureront 5 à 7 ans. Ils comprendront les travaux préliminaires (diagnostics archéologiques et sondages), le dégagement des emprises pendant un an (fouilles archéologiques, déboisement, défrichement, démolition de bâtis et de routes, décapages de terre végétale, dévoiement de réseaux), le génie civil pendant 4 ans (terrassements, ouvrages de rétablissement), la mise en place des superstructures pendant 2 ans (ballast, rails, traverses, poteaux et caténaires) avant les essais.

Les travaux feront l'objet d'un management environnemental. Celui-consiste à prendre en compte les enjeux environnementaux et se traduit par la mise en place d'une organisation visant au respect de ces enjeux par les maîtres d'œuvre et les entreprises en charge de la construction de l'infrastructure. Les obligations contractuelles demandées par le maître d'ouvrage comprennent un plan de management environnemental (PME) qui présente un ensemble d'engagements sur la mise en œuvre de moyens et pratiques visant à minimiser les nuisances générées par le chantier dans son ensemble. Le PME est décliné par activité en procédures particulières environnementales (PPE) et s'applique à tous les intervenants sur le chantier.

a) Environnement humain

A la fin des travaux, les parcelles provisoirement occupées seront remises en état et restituées à leurs exploitants. Ces derniers auront perçu une indemnisation pour l'occupation temporaire selon des protocoles négociés avec le maître d'ouvrage. Les exploitants/propriétaires qui auraient subi des dégradations accidentelles causées par les travaux, seront systématiquement dédommagés.

Les accès aux parcelles, les circulations des riverains et les chemins piétons sont garantis pendant les travaux et les voies dégradées sont réparées. Les réseaux sont repérés et protégés et la continuité des services (gaz, haute tension) est assurée en liaison avec les concessionnaires.

Deux établissements faisant l'objet d'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) sont recensés au droit des lignes nouvelles ou liaisons inter-gares : Gruel-Fayer à Estillac (47) et SPD à Mont-de-Marsan (40). Les travaux prendront en compte les préconisations des PPRT concernés.

Pour réduire les nuisances acoustiques, les engins et matériels devront être aux normes en vigueur, la vitesse sera limitée et le matériel bruyant mis sous capot, les zones de chantier classées « ICPE bruyantes » seront dotées de protections acoustiques provisoires (merlons), le travail de nuit sera limité aux nécessités du chantier (demande de dérogations préfectorales), les matériels bruyants écartés des zones sensibles, l'usage des explosifs fera l'objet de plans de tirs adaptés. Les dommages consécutifs à des vibrations (en cas d'usage d'explosifs notamment) donneront lieu à réparations. L'arrosage des pistes et la prise en compte des vents permettront de réduire les émissions de poussières. Les déchets de chantier seront triés, collectés et éliminés.

Durant la phase travaux, un espace réservé, supérieur à l'emprise, obère temporairement des espaces agricoles ou sylvicoles. Les exploitants privés de leurs biens seront indemnisés. A terme, ces mêmes parcelles remises en état pourront retrouver leur état initial.

Pendant les travaux, la viticulture, l'arboriculture, le maraîchage et les zones de pâturages constituent des zones sensibles. Les emprises temporaires seront évitées au droit de ces espaces agricoles sensibles. L'objectif recherché sera le maintien des activités (par exemple, récolte) et des réseaux agricoles (par exemple, irrigation).

b) Environnement physique

La réalisation de la ligne nécessite d'importants travaux de terrassement (déblais-remblais). Les matériaux de bonne qualité sont réutilisables sur place, ceux impropres sont utilisés à d'autres fins : merlons, modelés paysagers. Le déficit régional en matériaux conduira à des approvisionnements lointains.

Les dépôts provisoires de matériaux seront dans toute la mesure du possible implantés dans des secteurs sans enjeux patrimoniaux ou environnementaux forts.

La distance entre la zone de travaux et seize captages identifiés a été mesurée. L'enquête « loi sur l'eau » affinera les mesures à prendre en la matière après définition de l'avant projet détaillé.

Les risques de pollution superficielle ou souterraine résultant de l'apport de particules fines ou de matières en suspension sont évoqués. Les mesures ERC sont précisées pour chaque cas. Les eaux sont canalisées par des ponts provisoires, ouvrages hydrauliques, buses, radiers artificiels. Il est également tenu compte de la proximité des ruisseaux.

Les zones humides font l'objet de mesures de protection : plans de prévention alliant circulation, séparation des ruisseaux de chantier des ruisseaux existants, sensibilisation des personnels, rétention-stockage des eaux, assainissements provisoires. Ces zones sont remises en état en fin de chantier, des possibilités de compensation existent.

c) Environnement Naturel et Biologique

D'importantes modifications du milieu naturel interviennent en phase travaux : dégagement des emprises, installations de chantiers amenant des perturbations pour la flore et la faune.

Afin d'éviter tout impact permanent sur le milieu naturel (atteinte à des stations botaniques par exemple), les stations écologiques seront piquetées, clôturées, et signalées avant le début des travaux.

Sur certains sites à enjeu écologique, en fonction des espèces présentes, les travaux seront proscrits durant certaines périodes de l'année, qui correspondent selon les espèces : aux périodes de reproduction, de nidification, de migration (pour les poissons), de développement larvaire (batraciens..).

d) Environnement paysager, patrimonial, touristique et de loisirs

Les carrières d'extraction, selon leur localisation et leur taille peuvent avoir des effets très importants sur le paysage. Dans ce cas, les écrans visuels existants seront préservés et si nécessaire des merlons paysagers enherbés seront créés. Après emploi, les zones d'emprunt feront l'objet d'une requalification paysagère.

Les dépôts provisoires de matériaux seront remis en état au fur et à mesure de l'avancement des travaux et aussi rapidement que possible, généralement avant la fin des travaux de génie civil.

Au plan archéologique la DUP permettra aux services de l'Etat (DRAC) de prescrire des diagnostics puis de fouilles préventives. Dans le cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques, les services compétents saisis prescriront la conduite à tenir.

A la fin des travaux, une remise en état des abords de chaque monument historique est prévue.

Des préjudices avérés subis par des sites d'hébergements touristiques donneront lieu à indemnisation.

e) Bases « travaux »

La pose des équipements ferroviaires nécessite la création de bases « travaux ». Trois sont prévues pour la construction des lignes nouvelles : Saint-Selve (33), Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47) et Laluque (40).

Les bases travaux sont mises en place au moment de la pose des superstructures ferroviaires. Leur durée d'utilisation est de l'ordre de 2 à 3 ans.

D'une superficie de 40 à 60 ha, chaque base travaux est reliée à la fois au réseau ferroviaire classique, à la ligne nouvelle en construction et au réseau routier.

A la fin des travaux le site ayant reçu la base travaux est soit remis en état, soit réutilisé pour d'autres projets en fonction des demandes des collectivités concernées.

Des mesures ERC adaptées à chacune de ces bases sont détaillées.

1416 Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Les effets cumulés du projet avec d'autres projets ayant d'ores et déjà fait l'objet d'une étude d'impact ou d'un document d'incidence sur les eaux ont été étudiés.

Pour les lignes nouvelles, 19 projets sont recensés : 6 centrales photovoltaïques, 6 carrières, 2 projets liés à l'élevage, une zone d'activités, l'autoroute ferroviaire Dourges (62)-Tarnos (40), un poste de transformation électrique, une installation de compostage et l'extension de l'activité d'une plateforme logistique (ICPE).

Les effets cumulés avec le projet de lignes nouvelles qu'ils soient permanents, en phase d'exploitation, ou temporaires, en phase « chantier », ont été étudiés par zone.

a) Zone de Saint-Léger-de-Balson (33) (secteur 3)

a1 Une centrale photovoltaïque de 31,4 ha à Saint-Léger-de-Balson au lieu-dit Castelnau de Cernes (33).

b) Zone d'Arue - Roquefort (40) (secteur 13)

b1 Une centrale photovoltaïque d'environ 65,8 ha à Arue au lieu-dit « Nabias« (40);

b2 Un poste de transformation HTB / HTA à Roquefort au lieu-dit Cros (40) nécessitant un défrichement de 3 500 m²;

b3 Une centrale photovoltaïque à Cère (40) avec une emprise de 72 ha dont une surface à défricher d'environ 85 ha.

c) Zone de Bégaar (40) (secteur 15)

c1 Une centrale photovoltaïque 4,3 ha à Bégaar au lieu-dit « Passesdes » (40) dans le cadre de la réalisation d'un parc photovoltaïque de 30 ha;

c2 L'extension d'un élevage porcin à Beylongue (40) visant la création de 560 places supplémentaires.

d) Zone de Fargues-sur-Ourbise et Saint-Martin-de-Curton (47) (secteur 5)

d1 Un projet de défrichement de 16,15 ha pour l'extension des carrières de «La Gravière » et « Bois rouge », à Fargues-sur-Ourbise (47).

d2 Un projet de défrichement de 24 ha de pinède, pour la création d'un parcours de gavage à Saint-Martin-de-Curton (47) au lieu-dit «Les Vacants ».

e) Zone de Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47) (secteur 7)

e1-Une zone d'activités économiques d'excellence régionale «Agen- Garonne» à Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47) sur une superficie à terme d'environ 200 ha qui accueillera, pendant le chantier de la LGV, une « base travaux » de 60

ha autour du lieu-dit « Menjot » puis, en phase d'exploitation de la ligne Bordeaux Toulouse, une base maintenance de 5 ha.

f) Zone de Caudecoste (47) (secteur 7)

f1 Une centrale solaire constitué d'une unité de production de 5280 panneaux photovoltaïques pour une puissance de 1,32MWc1 à Caudecoste (47) au lieu-dit « Camp Barrat ».

f2 Le renouvellement de l'activité d'exploitation de la carrière Roussile de sables et graviers à Layrac (47) avec évacuation et transformation des produits au lieu-dit « Les Augustins » à 1,5 km du site.

f3 Un projet Roussile de carrière de sables et graviers à Sauveterre- Saint-Denis (47) portant sur 21,9 ha.

f4 Un projet de carrière de sables et graviers « ESBTP Granulats » » à Saint-Nicolas-de-la-Balerme (47), au lieu-dit « Coutet » sur une superficie de près de 16 ha et à 1 km environ des emprises de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse.

g) Zone d'Escatalens-Montauban-Labastide-Saint-Pierre (82) (secteur 10)

g1 Le renouvellement de la carrière de 43,5 ha « RUP » de sables et graviers à Escatalens (82) aux lieux-dits « Forêt », « Raillette » et « Farau » ainsi qu'une extension de 96,2 ha, au lieu-dit « Forêt ».

g2 L'extension des activités (stockage de produits dangereux) de « Gruel Fayer » sur une plateforme logistique (ICPE) à Labastide Saint-Pierre (82) Les terrains sur lesquels sont bâties les infrastructures représentent une superficie totale de 2,89 ha.

g3 Une centrale photovoltaïque de 20 ha, nécessitant une surface à défricher de 42 ha à Lacourt-Saint-Pierre (82).

h) Zone Nord de Toulouse (31) (secteur 12)

h1 L'extension de la carrière alluvionnaire à Grenade (31) aux lieux-dits «Lapeyrounes », « Les Garosses » et « Castelet et Lagarde » sur 23 ha.

h2 Une installation mixte de compostage de déchets verts et déchets organiques à Grenade (31) qui s'inscrit dans le cadre de la loi Grenelle II.

D'après le maître d'ouvrage, il ressort de l'analyse des « autres projets connus », que les effets cumulés avec le projet de lignes nouvelles sont essentiellement circonscrits aux projets en interface. Les mesures à prendre pour atténuer les effets négatifs cumulés sont peu nombreuses. Elles consistent essentiellement en des mesures de coordination. Le plus souvent,

les mesures prises indépendamment dans la conduite des différents projets sont jugées suffisantes.

La juxtaposition de projets conduit à l'addition des emprises liées à chaque opération, avec leurs incidences en matière de consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers, mais sans amplification notable des effets négatifs.

À l'inverse, l'implantation d'une des bases travaux au sein de la future zone d'activités Agen-Garonne à Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47) contribue à réduire l'impact global par rapport à ceux qu'auraient eu deux opérations disjointes dans l'espace, en limitant la consommation d'espace agricole.

142 Evaluation socio-économique

1421 Les bénéfices sociaux et économiques de GPSO/LN

Le maître d'ouvrage met en avant huit principaux bénéfices sociaux et économiques du projet.

14211 Une meilleure accessibilité pour les territoires du Sud-ouest

Les deux lignes nouvelles, les trois nouvelles gares et les raccordements aux gares existantes, la halte SRGV en sud-gironde et le raccordement sud-sud permettent d'offrir de nouveaux services à grande vitesse**.** Engagée avec la LGV Tours-Bordeaux, l'amélioration des liaisons entre l'Ile de France et l'Aquitaine est prolongée au cœur du sud-ouest. Les échanges entre la méditerranée et l'atlantique et au cœur du sud-ouest sont favorisés par un meilleur accès à Bordeaux, Toulouse, Dax, Agen, Montauban, Mont-de-Marsan. Par exemple, toutes les villes d'Aquitaine seront accessibles en moins d'une heure.

A la mise en service de Bordeaux-Toulouse en 2024, les services radiaux (de et vers Paris) nationaux, grand Sud et TER de Bordeaux-Toulouse sont améliorés. A la mise en service de Bordeaux-Dax en 2027, les services radiaux internationaux, les services Sud-Sud et les services SRGV sont améliorés en empruntant toutefois la ligne existante au sud de Dax. L'apport est particulièrement significatif pour la ville de Mont-de-Marsan qui n'est pas actuellement directement reliée au réseau ferré à grande vitesse.

14212 Des gains de temps importants

L'évolution des meilleurs temps commerciaux, en prenant pour base les temps obtenus après la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux, est la suivante :

-Paris-Agen: 2h45 au lieu de 3h10 ;
-Paris Montauban : 3h10 au lieu de 3h45 ;
-Paris-Toulouse: 3h10 au lieu de 4h10 ;

-Paris-Mont-de-Marsan : 2h40 au lieu de 3h35 ;
-Paris-Dax : 2h55 au lieu de 3h15 ;
-Toulouse-Dax: estimé à 1h40 au lieu de 3h30.

14213 Le renforcement des fréquences

Le projet permet ensuite de renforcer les fréquences (de 1 à 7 allers-retours supplémentaires par jour) sur les relations radiales et inter-secteurs pour toutes les villes concernées par les lignes nouvelles mais en favorisant essentiellement le Nord de l'Aquitaine et l'aire de Toulouse. Des gains de fréquence seront également obtenus sur les liaisons entre l'Atlantique et la Méditerranée. La mise en place des services régionaux à grande vitesse (SRGV) entre Bordeaux et le pays basque conduira à une augmentation des fréquences régionales sur l'axe Bordeaux-Espagne.

14214 Des gains en volume de trafic ferroviaire

La mise en service des lignes nouvelles permettra de forts gains de trafic ferroviaire en volume qui sont estimés à 5 millions de voyageurs/an
Sur les liaisons nationales, l'augmentation par report du train ou de l'avion, est estimée à 1,4 millions de déplacements annuels en 2024 et à 1,9 millions de déplacements en 2027.
Sur les échanges régionaux, l'augmentation nette annuelle des échanges est évaluée à 0,5 millions en 2024 et à 1,3 millions en 2027.
Pour les relations transpyrénéennes, le gain est peu marqué en raison de l'absence de la section Dax-Espagne. Elles bénéficient toutefois à partir de 2027 du raccordement sud-sud et des services SRGV avec un gain attendu de 1,1millions de déplacements.
Au total en 2027 et annuellement, 2,9 millions d'usagers de la route et 1,3 millions de passagers du transport aérien se reporteront vers le rail.

14215 De nouvelles capacités « TER » et « fret »

Au § 5.6 de la pièce H du dossier, le maître d'ouvrage expose les enjeux capacitaires du programme (GPSO) et des projets (LN, AFSB et AFNT) soumis à enquête publique. Le paragraphe commence en parlant de la mise en service des lignes nouvelles : *« La mise en service des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax apporte un gain de capacité important sur des sections chargées du réseau aquitain et midi-pyrénéen ».* Mais un présupposé sur la réalisation des trois projets, apparaît aussitôt après : *« Les créations de capacité induites par la mise en service des trois projets soumis à enquête publique permettent d'envisager une croissance conjointe du trafic voyageurs et du trafic fret et sur la section Bordeaux-Toulouse (sic) ».*

Des précisions ont donc été demandées par la commission, le 5 novembre 2014, au maître d'ouvrage, qui a précisé le 11 novembre 2014, le périmètre et le sens de ce paragraphe.

« Suite à votre demande et notre échange téléphonique, je vous précise que le § 5.6 de la pièce H porte sur les enjeux de capacité sur les deux axes : cette capacité est aujourd'hui limitée du fait des caractéristiques des voies (2 voies, vitesse d'exploitation…) et de la diversité des circulations (TaGV, TER rapides ou périurbains, fret).

Les projets de lignes nouvelles, AFSB, AFNT permettent d'augmenter cette capacité de manière à répondre aux différents objectifs :

- en l'absence des lignes nouvelles, une amélioration des lignes existantes serait nécessaire de Bordeaux à Langon et de Montauban à Toulouse, pour permettre le renforcement des TER et l'évolution des trains longue distance (voyageurs et fret) ;

- avec la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et AFSB/AFNT, l'axe sera doté d'un nombre de voies supérieur (quasi-doublement) depuis le nœud ferroviaire de Bordeaux jusqu'au nœud ferroviaire de Toulouse, permettant une augmentation globale de la capacité de Bordeaux à Toulouse ;

- sur l'axe Bordeaux-Espagne, en l'absence de ligne nouvelle, l'évolution du trafic fret transpyrénéen (du fait de l'amélioration de sa compétitivité avec la mise à gabarit UIC côté espagnol) conduira à une saturation progressive (dans les sections les plus chargées, au sud de l'Aquitaine d'une part, entre Arcachon et Bordeaux d'autre part). La ligne nouvelle jusqu'à Dax permet un meilleur équilibrage du fonctionnement du nœud ferroviaire de Bordeaux, en renvoyant les trafics TGV vers le sud de l'Aquitaine et au-delà vers la branche sud-est. La section Dax-Espagne permettra d'apporter une capacité supplémentaire au sud de Dax (l'écoulement du fret sur longue distance, et des trains de voyageurs en lien avec l'Espagne, se faisant alors sur la ligne nouvelle), et le report des TGV sur la branche sud-est de Bordeaux contribuera également à la capacité entre Dax et Bordeaux (meilleure homogénéité des vitesses avec report des sillons les plus rapides).

Il est également rappelé en conclusion, les dispositions retenues au niveau national : suite aux recommandations de la commission « Mobilité 21 », un observatoire de la saturation est maintenant mis en place au niveau national sous le pilotage de l'Etat, avec 4 observatoires locaux (dont l'observatoire au pays basque), avec l'objectif d'établir des méthodologies homogènes et d'éclairer les décisions sur les enjeux de saturation ».

14216 Une amélioration du service et de la préservation de l'environnement

Au-delà de l'accessibilité, des gains de temps, des fréquences accrues, de l'augmentation de la fréquentation et des capacités TER et fret, les lignes nouvelles apportent une amélioration de la sécurité des infrastructures, de la qualité du service, de l'accès aux personnes à mobilité réduite.
Elles sont également le vecteur de l'amélioration de la préservation de l'environnement à long terme. En effet, le transport ferroviaire des

voyageurs, comme des marchandises, constitue une alternative à des moyens de transport plus polluants (véhicules routiers et avions), en particulier dans ce Sud-ouest de la France qui constitue une zone de plus en plus fréquentée du corridor atlantique.

14217 Le chantier génèrera des emplois et des formations qualifiantes

Selon le maître d'ouvrage, le chantier de l'ensemble du projet mis à l'enquête (Lignes nouvelles, AFSB et AFNT) génèrera un nombre important d'emplois :

-4000 emplois directs dont 2000 embauches locales (terrassement et génie civil principalement), par appels d'offre en lots favorisant la main d'œuvre locale ;
-4000 emplois indirects par sous-traitance et services principalement dans les domaines de l'hébergement, de la restauration, du transport et dans la « filière bois » ;
-2000 emplois induits.

Le maître d'ouvrage s'est engagé à :

-participer au développement de l'emploi et des filières professionnelles locales à savoir, anticiper les besoins de main d'œuvre et les filières de formation ;
-soutenir les politiques d'emploi et d'insertion locales, par exemple en réservant un pourcentage à l'insertion (RSA et travailleurs handicapés) ;
-développer les clauses de recours aux emplois d'insertion dans le cahier des charges.

Un partenariat est prévu avec des filières économiques régionales. Le besoin en main d'œuvre combiné avec le recrutement local conduira à s'appuyer sur les compétences locales en matière de formations initiale et continue. A titre d'exemple, sur le chantier de la LGV Tours-Bordeaux, 20% du montant des travaux ont été attribués aux entreprises locales.

14218 Un projet catalyseur de dynamiques portées par les territoires

Selon le maître d'ouvrage, la création des lignes nouvelles, au travers de l'amélioration des dessertes, constitue un outil à la disposition des territoires permettant d'accompagner le développement de ces derniers notamment en matière de création d'entreprises et de nouveaux emplois. La plupart des exemples passés de création de LGV montrent l'impact positif sur l'emploi, en particulier à proximité des gares principales.

Les nouvelles gares de Brax (47), Bressols (82) et de Lucbardez-et-Bargues (40) mais aussi, la halte SRGV d'Escaudes (33) qui vise au désenclavement du Sud-gironde, pourront avoir un effet positif sur les activités économiques et commerciales et sur la fréquentation touristique si le développement est anticipé et préparé.

La mise en service des lignes nouvelles peut rendre une ville ou une région plus attractive, stimulant de ce fait la demande immobilière et provoquant une augmentation des prix dans les villes nouvellement desservies par une gare TGV.

Le Sud-ouest disposant d'une attractivité touristique importante, les lignes nouvelles amplifieront la fréquentation touristique grâce aux possibilités offertes par les horaires proposés.

L'arrivée d'une LGV n'est pas synonyme d'un développement automatique et mécanique du territoire desservi. Elle constitue une opportunité pour les acteurs régionaux et locaux à qui il appartient de définir des projets bien adaptés, c'est-à-dire prenant en compte les forces et les faiblesses de leur territoire.

Une synthèse des perspectives d'aménagement et de développement des territoires (SPDAT) du programme GPSO a été élaborée sous l'autorité de l'Etat.

Le document (pièce J3 du dossier) définit les enjeux de portée européenne, en particulier ceux liés à la ligne Bordeaux-Dax, ceux à l'échelle du grand Sud-ouest et ceux liés à quatorze espaces de cohérence :

a) La métropole toulousaine avec notamment son futur pôle d'échanges Toulouse-Matabiau ;

b) Montauban avec notamment son futur pôle d'échange de Bressols-Montauban ;

c) Les territoires éloignés du tracé (Gers, l'Ariégeois, Albi/Castres-Mazamet, Lot et Aveyron) dont les principaux enjeux résident dans la qualité des connexions vers les gares TaGV et dans leur faculté à capter les retombées positives ;

d) Agen avec son pôle multimodal en centre-ville et une gare TaGV sur la commune de Brax ;

e) Le Marmandais et le Bazadais avec une halte SRGV située sur la commune d'Escaudes permettant de combler un vide ferroviaire ;

f) L'aire métropolitaine de Bordeaux avec un pôle d'échanges dans le contexte de l'opération d'intérêt national Bordeaux-Euratlantique ;

g) Le Bassin d'Arcachon et le Val de l'Eyre avec des impacts indirects sur le tourisme et l'économie productive ;

h) Mont-de-Marsan et la forêt landaise avec son désenclavement et deux pôles d'échanges (gare de Mont-de-Marsan et gare TaGV à Lucbardez et Bargues) ;

i) Dax et la côte landaise, avec deux pôles d'échange (la gare de Dax et une halte SRGV à Saint-Geours-de-Marennes non prévue dans le cadre de la présente enquête) ;

j) Le littoral basque et sud-landais ;

k) Le Pays basque intérieur ;

l) Pau, Béarn et Bigorre.

1422 Bilan socio-économique

Selon le dossier, les résultats du bilan socio-économique attestent de l'intérêt des lignes nouvelles pour la collectivité : les avantages dégagés par ce projet, en valeur actualisée nette (VAN), dépassent l'investissement et les coûts générés d'environ 5,8 Md€, hors coût d'opportunité des fonds publics (COFP) et 4 Md€, avec COFP. Les taux de rentabilité interne s'établissent à 5,3% (sans COPF) et 4,6% (avec COPF).

Le bilan par acteur montre un avantage accordé surtout aux clients voyageurs du ferroviaire avec une VAN à +9,3 Md€ supérieure à l'investissement 10,8 Md€ – la valeur résiduelle de l'infrastructure 2,5 Md€ = 8,3 Md€. Il s'agit principalement de gains de temps.

Le deuxième solde positif concerne les acteurs du transport ferroviaire grâce aux recettes supplémentaires générées, diminuées de l'augmentation des coûts d'exploitation soit une VAN (sans COPF) de 5,5 Md€.

Le troisième solde positif résulte des reports modaux de la route vers le rail : décongestion du réseau routier, réduction des émissions de gaz à effet de serre, amélioration de la sécurité routière, baisse de la pollution atmosphérique, atténuation des nuisances sonores, soit une VAN (sans COPF) de 1,5 Md€.

Les soldes négatifs concernent en premier lieu l'Etat et les collectivités locales en raison de l'augmentation des subventions de fonctionnement TER et de la réduction des taxes liées aux reports modaux de la route vers le fer soit une VAN de – 1,5 Md€.

Enfin, avec une VAN (sans COPF) de –0,7 Md€, les acteurs du transport routier et aérien accusent un impact négatif modéré et dans une moindre mesure les exploitants de taxi et de navettes aéroportuaires. Inversement, les services de transport urbain profitent d'une fréquentation accrue pour le rabattement vers les gares.

D'après le maître d'ouvrage, après la période des premiers investissements pour la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse (2016-2024), les premiers avantages de Bordeaux-Toulouse apparaissent tandis que les

investissements pour Bordeaux-Dax débutent (2024-2027). A partir de 2027, les avantages de Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax se cumulent et la VAN (hors COPF) devient positive dès 2058, soit largement avant la fin de la période de calcul (2075).

Au total, les contributions positives qui s'élèvent à 23,9 Md€, se répartissent en :

-recettes des acteurs ferroviaires pour 54% ;
-avantages pour les voyageurs pour 39% ;
-avantages pour les tiers pour 6% ;
-acteurs TCU pour 1%.

Les contributions négatives à la VAN du projet de lignes nouvelles représentent 18,1 Md€ qui se répartissent ainsi :

- investissements pour 46% ;
- coûts d'exploitation des acteurs ferroviaires pour 40% ;
- désavantages pour acteurs route et aérien pour 5% ;
- désavantages pour l'Etat et les collectivités locales pour 9%.

143 Cohérence intermodale et ferroviaire

L'offre de service TaGV s'est régulièrement étoffée au cours des décennies passées. Elle tend aujourd'hui à remplacer l'offre « grandes lignes ». En 2009, elle se composait de 43 liaisons quotidiennes TaGV entre Paris-Montparnasse et Bordeaux pour un temps de parcours compris entre 3h05 et 3h49 selon le nombre d'arrêts. La liaison Paris-Toulouse était assurée par 5 allers-retours quotidiens, pour un temps de parcours moyen de 5h41.

Compte tenu des évolutions de fréquences et de performances, le projet GPSO permet l'amélioration de la desserte de l'ensemble des villes du Sud-ouest.

En complément du service TaGV sur les axes principaux, les services TER complètent le dispositif à la fois sur ces mêmes axes et sur le réseau secondaire. Les services TER et TaGV, de par leur politique tarifaire et leurs missions, visent des marchés différents.

Le projet permet la libération de sillons sur les voies actuelles afin d'augmenter le nombre et la régularité des TER en circulation, notamment sur la desserte en étoile autour des grandes agglomérations. Le service domicile-travail pour lequel la demande est en augmentation, s'en trouve amélioré. Le développement de la fonction de rabattement du TER vers les gares majeures est également un enjeu important (30% des voyageurs TaGV associent un trajet TER en début ou fin de voyage), compte tenu notamment des difficultés grandissantes d'accès à ces gares, via l'infrastructure routière, souvent saturée.

Le dossier précise que l'amélioration de l'offre TER au niveau des deux agglomérations de Bordeaux et de Toulouse devrait provoquer une baisse du transport routier de l'ordre de 5% à 7% et que la nouvelle ligne LGV provoquerait une baisse de trafic routier de l'ordre de 4% sur le trafic radial.

Une liaison ferroviaire d'une durée de 3 heures et moins provoque, en principe, une baisse du trafic aérien de l'ordre de 20%. Ce sera le cas pour la liaison Bordeaux-Paris et dans une moindre proportion pour la liaison Toulouse-Paris. Les autres liaisons aériennes resteront peu impactées.

Le dossier décrit l'accessibilité, au sens intermodal, des gares actuelles par les transports en commun urbains, par les transports en mode doux (vélo, piéton) et par les véhicules légers (automobiles privées ou louées et taxis). Il est évoqué des projets portés par les différentes collectivités publiques, visant à aménager les quartiers des gares et leur accessibilité, qui sont détaillés au § 14218 du présent rapport.

144 Bilan carbone

Le bilan carbone montre qu'en prenant en compte, d'une part, la construction des lignes nouvelles (+2,4 millions $teCO_2$) puis leur exploitation (+22 000 $teCO_2$ par an) en 2024, ainsi que les reports en véhicules particuliers vers les gares (+ 8600 $teCO_2$ par an) et d'autre part le report modal (-170 000 $teCO_2$/an à partir de 2024 et -280 000 $teCO_2$/an à partir de 2027) lié à 75% aux reports de l'avion, les émissions liées à la construction des lignes nouvelles seront compensées dès 2034.
Le contenu carbone de la nouvelle mobilité engendrée par les lignes nouvelles en prenant en compte la construction, l'exploitation à grande vitesse, la fabrication du matériel roulant, l'accueil en gare, la maintenance du réseau ferroviaire, ressort à 21 gCO_2/voy.km en 2024 pour se réduire à 8 gCO_2/voy.km en 2055.

145 Avis de l'autorité environnementale (AE) et mémoire complémentaire du maître d'ouvrage

a) L'analyse du dossier d'étude d'impact

L'autorité environnementale observe que sur la forme, le volume et la présentation générale rendent l'approche globale ou la recherche de renseignements particuliers très complexes.

Mémoire complémentaire de RFF : *Le résumé non-technique mis à l'enquête publique tient compte des recommandations de l'AE, le dossier et les vidéos seront consultables sur le site internet des cinq départements avec possibilité de téléchargement.*

b) Le contexte et la justification du programme et des projets

L'autorité environnementale note un allongement de 70 km vers l'Espagne et de 40 km vers Toulouse par rapport aux deux lignes existantes, le tracé Bordeaux-Dax se justifiant essentiellement dans la perspective de son prolongement jusqu'à la frontière espagnole. Elle recommande : d'inclure dans la définition du « programme GPSO » l'ensemble des opérations fonctionnellement liées et nécessaires à la réalisation des objectifs définis ; pour la clarté du dossier, de mettre en cohérence les échéanciers de mise en service cités et d'indiquer la sensibilité des résultats du calcul socio-économique au regard de ces échéanciers différents ; de fournir les estimations de montants d'investissement en valeur 2014 et une estimation du coût du matériel roulant et des installations de maintenance et de remisage, le cas échéant ; pour la bonne information du public, de présenter les documents fournissant l'évolution de la demande de fret frontalier, de fournir les premiers résultats sur celui-ci collectés par l'Observatoire des trafics ; d'indiquer les éléments d'analyse ayant conduit à ne pas retenir la solution consistant à ajuster le calendrier des décisions relatives à l'axe Bordeaux-Espagne à la réalité des indices constatés de progression de la demande de fret ferroviaire frontalier et la modernisation de la ligne existante Bordeaux-Toulouse évoquée dans le rapport « mobilité 21 » ; de compléter le tableau des « meilleurs temps » par un tableau des temps moyens en mentionnant le résultat des calculs sur la base des hypothèses de trafic et dessertes utilisés pour l'étude acoustique et l'évaluation socio-économique intégrant la destination de Dax comme le terminus provisoire de la LGV ; d'expliciter les conditions technico-économiques à réunir pour rendre attractif le report modal du fret sur le rail et de préciser les effets du programme GPSO sur le trafic camion empruntant l'A63 et la RN10 ; de mentionner les procédures applicables aux aires de dépôt de matériaux nécessaires à la construction des lignes nouvelles.

Mémoire complémentaire de RFF : *Par rapport à la ligne existante, le trajet Bordeaux-Toulouse est plus court de 3,5 km (et non plus long de 40 km) et le trajet Bordeaux-Espagne est plus long d'environ 26 km (l 'écart n'étant pas de 70 km) ; la consistance du programme du GPSO telle que présenté dans l'étude d'impact est fixée dans la décision ministérielle du 30 mars 2012, les autres opérations fonctionnelles sont intégrées dans l'étude d'impact au titre des projets connus ; les dossiers ont été mis en cohérence avec mention des dates fixées comme objectifs de mise en service dans la décision ministérielle ; l'estimation du coût d'investissement figure en valeur à août 2013 et les hypothèses relatives aux coûts du matériel roulant pour le calcul socio-économique figurent dans la pièce H au chapitre 7.6.1.4 (12€/rame/Km) ; les principes adoptés pour les études de trafic du GPSO sont en cohérence avec ceux retenus de manière générale au niveau transpyrénéen, ainsi qu'avec les données de l'Observatoire transpyrénéen et le calendrier présenté dans la décision ministérielle du 23 octobre 2013 correspond à un objectif, cohérent avec les prévisions de trafic pour les horizons de saturation de la ligne existante, ainsi qu'avec le cadre européen du « core network » du RTE-T qui retient l'horizon 2030 pour la mise en œuvre. Il est à noter que la comparaison entre meilleurs temps avec ou sans GPSO donne des résultats analogues à la comparaison entre temps moyens avec ou sans GPSO ; les effets sur le trafic*

de camions au niveau du réseau routier sont indiqués de manière qualitative et exprimés en volume global (la diminution du trafic poids lourds, lié au report modal rendu possible sur l'axe de la façade atlantique du fait des capacités supplémentaires créées pour le ferroviaire, serait d'environ 300 000 camions par an sur l'A63 -Bordeaux-Bayonne- à l'horizon 2055) ; en fonction de l'usage global des différents sites (base travaux, base chantier), les procédures requises seront menées avec notamment réalisation de dossier d'autorisation au titre des ICPE.

c) L'analyse des raisons pour lesquelles les trois projets ont été retenus

L'autorité environnementale recommande d'indiquer les raisons pour lesquelles la solution de substitution consistant à aménager sur place la ligne Bordeaux-Toulouse existante, solution citée par le rapport « mobilité 21 » comme de moindre impact environnemental n'a finalement pas été retenue ; d'expliquer les raisons qui ont conduit à présenter dans le même dossier de DUP relatif aux lignes nouvelles deux parties du programme correspondant à des problématiques et à des échéances différentes.

Mémoire complémentaire de RFF : *Concernant la modernisation de la ligne Bordeaux-Toulouse, la notice explicative rappelle les raisons montrant que la modernisation ne permet pas d'apporter une réponse équivalente à une ligne nouvelle et n'a donc pas été retenue comme projet présenté à l'enquête publique ; la justification de la première phase de la réalisation de cette branche sur Dax s'obtient par les fonctionnalités offertes aux transports de voyageurs à grande vitesse, sur un tracé complétant la desserte des territoires et participant au report modal avec une amélioration très significative des temps de parcours pour les déplacements avec le sud de l'Aquitaine et au-delà avec l'Espagne. La deuxième phase du GPSO consistant à relier Dax à l'Espagne et au réseau ferroviaire espagnol ouvert au transport de voyageurs et de fret complétera ultérieurement les fonctionnalités du GPSO.*

d) Les impacts en phase exploitation

L'autorité environnementale recommande de clarifier le terme « d'emprise du projet lignes nouvelles » en précisant de manière détaillée les surfaces relevant d'une acquisition foncière, celles correspondant à des emprises de chantier et celles devant faire l'objet de mesures de réduction d'impact.
En ce qui concerne les impacts acoustiques, elle recommande que les indicateurs de la perception sonore soient mis à la disposition du public au sein de l'étude d'impact ; de modifier la présentation des données relatives aux impacts acoustiques en fournissant sous forme graphique le niveau de bruit initial, le niveau de bruit de référence et les niveaux de bruit résultant du projet.
En ce qui concerne les eaux et milieux aquatiques, elle recommande d'expliquer les règles utilisées pour la distinction d'un fossé et d'un cours d'eau ; de vérifier la cohérence du dimensionnement des ouvrages de franchissement et particulièrement pour les cours d'eau dont la pente est supérieure à 1% et ayant un enjeu piscicole ; de traiter de manière identique

des franchissements de cours d'eau sous rétablissements ; d'expliquer les principes retenus pour définir le niveau de gestion des eaux de ruissellement au regard des enjeux environnementaux ; un examen rapide de la compatibilité avec le SDAGE Adour-Garonne ainsi qu'avec les arrêtés de prescriptions générales, de protection des captages AEP.
En ce qui concerne la biodiversité, elle recommande de présenter en annexe les méthodologies utilisées pour quantifier les populations et prendre en compte le fonctionnement des métapopulations ; l'intégration par RFF du suivi des impacts environnementaux des AFAF et des différents éléments méthodologiques sur lesquels reposent les orientations nationales des TVB ; de clarifier les notions de « points d'impact » et de « points de conflits », l'identification régionale de la TVB figurant dans les projets de SRCE et leur prise en compte dans l'étude d'impact ; l'interdiction à la circulation d'engins motorisés en évitant les ouvrages mixtes DFCI/grande faune ; d'utiliser plus largement des photomontages dans la présentation des impacts paysagers de la ligne ; d'examiner la possibilité d'espacement plus grand des piles de certains viaducs pour donner une plus grande transparence de l'ouvrage ; de compléter l'étude d'impact par une meilleure description de ceux-ci vis à vis des plantations et de leur suivi ; que RFF fasse une certaine place à l'utilisation du bois dans la conception de certains ouvrages et prenne l'engagement de travailler l'approche paysagère de la LGV conjointement avec le concessionnaire de l'A62, de l'A65 et le syndicat mixte du parc naturel régional des Landes de Gascogne (PNRLG).

Mémoire complémentaire de RFF : *Les emprises définies et prises en compte pour le projet de lignes nouvelles sont prévisionnelles car elles correspondent à un projet qui n'est pas encore défini avec précision (niveau de la parcelle) et les besoins d'emprises temporaires ne peuvent être entièrement connus et définis spatialement à ce stade. Les emprises prévisionnelles du projet des lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax sont d'environ 4804 ha.*
Sur les impacts acoustiques, la mention figurant au chapitre 12 « méthodologies » de l'étude d'impact fait état de travaux de recherche concernant l'usage d'indicateurs événementiels. Ce dimensionnement sera affiné en phase d'études détaillées et des contrôles seront effectués après mise en service. Suite à la demande de l'AE, les cartes acoustiques ont été complétées par des tableaux figurant en annexe du mémoire complémentaire.
Sur les eaux et milieux aquatiques, la méthodologie de qualification des cours d'eau correspond à la définition de la circulaire du MEDD DE/SDAGF/BDE n°3 du 02/03/2005. La liste des cours d'eau et des fossés a été soumise pour avis aux services de l'Etat et a été ajustée en conséquence ; les études menées en concertation avec les services de l'Etat, l'ONEMA et les fédérations de pêche ont permis d'avoir une bonne connaissance des enjeux associés aux franchissements des cours d'eau et écoulements temporaires et d'en définir les modalités à un niveau APS ; le dispositif de drainage et de gestion des eaux de ruissellement mis en place sera défini plus précisément au stade d'APD et procédure « loi sur l'Eau » ; suite à l'analyse des orientations et dispositions du SDAGE, le projet de lignes nouvelles est compatible avec les dispositions du SDAGE Adour-Garonne ; la conception retenue au stade de l'APS au niveau du pré-dimensionnement des ouvrages hydrauliques se situe bien dans la

perspective de l'obtention des autorisations nécessaires au titre de la loi sur l'eau. Le projet de lignes nouvelles traverse les périmètres éloignés, et de façon plus limitée les périmètres de protection rapprochée de certains captages AEP ; les études détaillées permettront de préciser les mesures de précaution à prendre afin de garantir la ressource en eau, en fonction des périmètres d'alimentation des captages AEP.
Sur la biodiversité, la taille des populations a été réalisée à plusieurs niveaux lors de la phase inventaire, lors de l'évaluation des enjeux écologiques, lors de l'évaluation des impacts et le fonctionnement des populations a été pris en compte notamment par le biais des coupures de corridors écologiques ou par la capacité de déplacement des espèces ; les mesures de réduction des effets induits par l'aménagement foncier seront définies par les CCAF ou CIAF concernées, lors des études d'impact de l'aménagement foncier, sous la maîtrise d'ouvrage des départements concernés. L'analyse menée sur la TVB se base sur l'étude TVB réalisée en 2012 dans le cadre de la conception ferroviaire sur un périmètre élargi ainsi que sur les études régionales réalisées en préfiguration des SRCE de 2012-2103. Ces deux études mettent en évidence les mêmes enjeux à travers les corridors écologiques et réservoirs biologiques. Sur les 327 km de lignes nouvelles on compte 109 passages grande faune soit 1 passage tous les 3 km environ. 15 sont spécifiques pour la grande faune, 14 sont mixtes DFCI/grande faune et 80 sont mixtes hydrauliques/grande faune ; plusieurs photomontages sont utilisés et présents dans les dossiers d'impact ; le dimensionnement des ouvrages résulte d'un compromis entre les différents enjeux (réglementaire, écologiques, hydrauliques, topographiques ou géotechniques, paysagers et techniques liés au référentiels GV) ; le calage des piles évite au maximum le nombre de piles en lit mineur ; une concertation avec les acteurs du territoire, notamment l'ARDFCI, SSSO, SDIS et maison de la forêt, permettra de proposer l'utilisation du bois sur certains aménagements des projets mettant ainsi en valeur les spécificités du territoire ; des réflexions seront menées avec les gestionnaires d'ASF, Aliénor et le PNR au sujet de la pérennité des milieux ; les mesures paysagères consisteront à créer des modelés paysagers sur les délaissés situés entre la voie ferrée et l'autoroute.

e) Les impacts en phase « chantier »

L'autorité environnementale estime en ce qui concerne les eaux et milieux aquatiques, compte tenu du nombre important d'ouvrages hydrauliques et de la sensibilité des cours d'eau, qu'il s'agit d'un enjeu majeur et recommande que les impacts en phase « chantier » soient abordés de manière particulièrement détaillée dans le dossier « loi sur l'eau » ; elle recommande de préciser par bassin versant l'ordre de grandeur des besoins « chantier » ; que l'étude d'impact précise le cahier des charges qui sera imposé aux entreprises pour les matériaux utilisés et leur mise en place, l'engagement de mettre en place des fossés collecteurs et les bassins de traitement provisoires avant la réalisation des premiers terrassements et les principes concrets d'adaptation du traitement des eaux de ruissellement en fonction des enjeux écologiques locaux.

En ce qui concerne la biodiversité, l'AE recommande que la végétalisation artificielle des talus soit réalisée très rapidement après leur stabilisation ; de réexaminer l'enjeu des dates d'intervention des chantiers site sensible par site sensible.
En ce qui concerne la gestion des matériaux, l'AE recommande de fournir dans le dossier les indications relatives aux aires de stockage de matériaux et de préciser de façon explicite et homogène les échéanciers retenus de mise en service ; de compléter le dossier par une estimation des impacts de l'ouverture ou de l'extension de carrières et du trafic de camions pour transporter ces matériaux.

Mémoire complémentaire de RFF : *Sur les eaux et milieux aquatiques, la démarche d'évitement, de réduction et de compensation, mise en œuvre dans le cadre des études du GPSO a tenu compte des enjeux très forts liés aux cours d'eau ; les besoins en eaux du chantier seront estimés en fonction des enjeux (faune piscicole, débits d'étiage..) et de la disponibilité de la ressource en eau ; ils seront précisés au stade d'études ultérieures dans le cadre du dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement (loi sur l'eau) ; des fossés provisoires seront réalisés pour canaliser l'ensemble des eaux de ruissellement des zones de travaux vers les bassins d'assainissement ; des filtres seront positionnés en sortie des réseaux d'assainissement avant rejet dans le milieu naturel.*
Sur la biodiversité, l'enherbement sera réalisé le plus tôt possible afin de stabiliser les talus et d'éviter la prolifération des espèces invasives ; les adaptations de planning seront définies, au cas par cas (par site), en fonction des espèces présentes, lors des phases ultérieures de conception fine du projet et présentées dans les prochains dossiers réglementaires (dossier « loi sur l'eau », dérogations au titre des espèces protégées, etc.).
Sur la gestion des matériaux, les sites potentiels pour la création des aires de stockage principales sont en premier lieu les sites de bases travaux de 40 à 60 ha, ils offrent l'avantage d'être à proximité des réseaux structurants de travaux (les bases travaux de Saint Selve et Sainte Colombe en Bruilhois à proximité de l'A62 et la base travaux de Laluque embranchée fer avec la ligne existante Bordeaux Hendaye) ; l'adaptation du planning des opérations au cycle biologique des espèces constitue un moyen important d'éviter et de réduire les incidences ; les impacts liés à l'ouverture ou à l'extension d'un site d'extraction de matériaux sont variés et peuvent toucher : le milieu naturel, le paysage et les eaux souterraines, la qualité des eaux superficielles et souterraines par ruissellement des eaux chargées en MES ou suite à une fuite accidentelle sur les engins de chantier ; le trafic routier lié à la durée du chantier est estimé à environ 1 250 poids lourds par jour et par sens.

f) Les incidences sur les sites Natura 2000

L'autorité environnementale recommande de mentionner pour chaque site Natura 2000, tous les scientifiques qui ont été associés aux expertises et à l'appréciation des effets significatifs ou non ; de clarifier ou compléter les évaluations d'incidence Natura 2000 pour mieux traiter de l'ensemble des

critères susceptibles de caractériser l'impact du projet ; de ré-expertiser l'absence d'effet significatif sur les habitats prioritaires et si le projet affecte l'intégralité du site compte-tenu des objectifs de conservation, de vérifier la satisfaction des trois conditions fixées par l'article 6.4 de la directive « habitat, faune, flore » et d'engager une procédure d'avis de la Commission ; de faire organiser, par le MNHN, une expertise collective sur les garanties de succès des mesures de réduction proposées ; pour la cistude, que soit apportée la preuve de l'existence d'autres sites de ponte potentiels à proximité ; de réexaminer les effets cumulés des projets existants avec les projets GPSO en cherchant à identifier le cumul d'effets non significatifs susceptibles de le devenir et de proposer des mesures de réduction articulées avec le gestionnaire de l'A65 et enfin que les sites Natura 2000 ne soient pas exclus de la mise en œuvre de certaines mesures compensatoires.

Mémoire complémentaire de RFF : *La liste des scientifiques a été complétée dans les différents dossiers Natura 2000 ; l'analyse des incidences réalisée en plusieurs étapes et pour chaque espèce et habitat d'intérêt communautaire, a porté sur toutes les phases du projet (travaux, exploitation) intégrant également la résilience des habitats et des habitats d'espèces. Afin de réduire les incidences brutes, diverses mesures sont prévues, au-delà du dimensionnement retenu pour le projet technique (mesures d'évitement), notamment concernant les ouvrages d'art ; La méthodologie d'appréciation des incidences a été mieux explicitée et les dossiers d'incidence Natura 2000 ont été complétés conformément aux recommandations de l'AE. Une expertise complémentaire a été confiée au MNHN ; les investigations sur la cistude ont conduit à identifier une dizaine de sites de ponte avérés ou probables à proximité du passage du projet ; l'analyse des effets cumulés a été complétée dans le cadre de la modification des dossiers d'incidence Natura 2000 suite à l'avis de l'AE et en tant que de besoin, une coordination sera assurée avec le concessionnaire de l'A65 sur la mise en œuvre des mesures de réduction d'impact ; en référence à la recommandation de l'AE et avec l'accord des services de l'Etat compétents, le maître d'ouvrage pourra proposer des mesures au sein des sites Natura 2000 participant à l'amélioration de l'état de conservation des espèces ou habitats.*

g) Les mesures compensatoires

L'autorité environnementale recommande de présenter, par secteur et globalement, un bilan récapitulatif des habitats naturels d'intérêt communautaire affectés ou détruits par le projet, indispensable pour finaliser le besoin de mesures compensatoires ; à l'autorité décisionnaire, de prévoir dans son autorisation une prescription permettant de réévaluer l'ampleur des mesures compensatoires à l'issue du chantier et de conditionner aux résultats du suivi à échéance de cinq ans, à compter de la mise en service des trois projets, l'obligation de corriger les impacts résiduels non prévus ; de préciser le calendrier prévisionnel de la mise en place des mesures compensatoires ; de prendre en compte l' intégralité des impacts prévisibles (phase chantier et phase d'exploitation) et de présenter la grille d'analyse permettant de déterminer le coefficient d'équivalence des mesures

compensatoires ; d'apprécier les impacts négatifs éventuels des 60 ha de décaissement devant compenser les empiétements du projet sur la zone d'expansion des crues de la Garonne ; de mieux expliciter en quoi les compensations proposées, prennent en compte de manière justifiée tous les besoins de la compensation y compris pour les cours d'eau et la biodiversité ordinaire, de mieux justifier les coefficients de compensation et l'approche de mutualisation et de vérifier pour chaque mesure de compensation le fait qu'une espèce dispose bien de l'ensemble des habitats qu'elle fréquente, et enfin de corriger la non-prise en compte de certains impacts sur les oiseaux ; qu'un comité de pilotage, associant notamment les DREAL et des experts des CSRPN, examine pour quelles raisons les terrains qui seront acquis peuvent effectivement être pris en compte dans la compensation, et non dans des mesures d'accompagnement ; que la destruction des zones de compensation d'un projet précédent s'accompagne d'une part d'un coefficient multiplicateur majoré du fait du retard apporté à la compensation effective et d'autre part d'une clarification des obligations respectives des deux maîtres d'ouvrage concernés ; d'évaluer les difficultés actuellement prévisibles pour mener à bien le programme de mesures compensatoires et de s'engager sur la bonne fin de ce programme.

Mémoire complémentaire de RFF : *Les tableaux présentant les bilans globaux des habitats naturels d'intérêt communautaire affectés aux trois projets figurent dans le mémoire complémentaire ; la recommandation à l'autorité décisionnaire ne concerne pas RFF ; au stade de l'enquête d'utilité publique, il est prématuré pour le maître d'ouvrage de préciser le calendrier de mise en place des mesures compensatoires ; la définition précise des effets sur la fonctionnalité des zones humides sera traitée à partir des études détaillées lors de la procédure loi sur l'eau ; des zones de compensation pour restituer à la zone inondable les volumes prélevés seront définies, afin de restituer le volume soustrait ; environ 60 ha de terrain sont nécessaires et seront mis à contribution en dehors de zones possédant des enjeux environnementaux ; il sera tenu compte des analyses plus précises des impacts au vu du projet définitif, des milieux pouvant être proposés à la compensation, ainsi que des préconisations des services de l'Etat ; le principe de compensation repose sur le concept d'équivalence écologique ; les services de l'Etat fixeront dans le cadre des autorisations complémentaires (loi sur l'eau, espèces protégées …) les conditions de validation des mesures proposées par le maître d'ouvrage ; des discussions sont en cours avec les services de l'Etat et le maître d'ouvrage de l'A65 pour examiner les possibilités de positionnement des mesures compensatoires A65 sans impacter les emprises prévisionnelles du GPSO ; les moyens qui seront mis en œuvre en matière de prospection des surfaces éligibles, l'inscription de l'action foncière et les retours d'expérience pour les grands projets ferroviaires permettent de garantir que le programme de mesures sera bien mis en œuvre.*

h) Les mesures de suivi

L'autorité environnementale recommande de récapituler les principes opérationnels devant figurer dans les engagements de l'Etat au titre de la

prise en compte de l'environnement ; que l'Observatoire de l'environnement prévu soit en place le plus rapidement possible après la DUP, donne un avis sur les documents contractuels avec les entreprises mobilisées et soit associé à la définition des méthodes de suivi, avant d'en examiner les résultats qui devront être mis à disposition du public sur le site internet dédié au projet GPSO.

Mémoire complémentaire de RFF : *Le dossier des engagements de l'Etat sera élaboré au vu des orientations retenues au stade de la DUP, en fonction du dossier présenté par le maître d'ouvrage et des observations recueillies lors de l'enquête publique ; les conditions de mise en place de l'Observatoire de l'environnement seront définies en fonction des orientations retenues après la DUP et précisées dans le dossier d'engagement de l'Etat. Les résultats de suivi seront mis à disposition du public sur le site internet dédié au GPSO.*

i) L'analyse des coûts collectifs, des avantages induits et des consommations énergétiques

L'autorité environnementale recommande d'indiquer les conséquences, en termes d'impact acoustique induit, des augmentations de trafic TGV résultant du présent projet, notamment la LGV entre Paris et Bordeaux.

Mémoire complémentaire de RFF : *Les protections acoustiques à mettre en œuvre au titre des effets indirects du GPSO, en application des dispositions règlementaires, sont traitées dans l'étude d'impact et les trafics pris en compte pour analyser les impacts acoustiques sur Tours-Bordeaux intègrent les trafics induits par le GPSO.*

j) L'évaluation socio-économique

L'autorité environnementale recommande d'apporter des éclairages complémentaires aux résultats de l'évaluation socio-économique fournie dans le dossier et de commenter les raisons des résultats très négatifs constatés pour les aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, ou de les intégrer dans les calculs relatifs aux lignes nouvelles, d'expliquer les écarts apparents entre le montant des investissements pris en compte dans le calcul socio-économique et ceux résultant du reste du dossier, de prendre en compte des échéanciers de mise en service cohérents dans l'ensemble du dossier, de distinguer les calculs de VAN et de TRI pour les deux tronçons de lignes nouvelles du projet central, qui correspondent à des phases et des objectifs différents ; de rendre accessible au public lors de l'enquête publique « le référentiel RFF » ; pour la clarté du dossier, de mettre en cohérence les échéanciers de mise en service cités et d'indiquer la sensibilité des résultats du calcul socio-économique à des dates de mise en service différentes et à des prévisions de trafic différentes de celles prises en compte ; de ne faire état dans le dossier que des résultats avec prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics.

Mémoire complémentaire de RFF : *Les résultats sont présentés pour chacun des trois projets dans la pièce H du dossier d'enquête ; ils sont également présentés au titre de la première phase du programme GPSO et les chiffres correspondent au calcul intégré visé par l'AE dans sa recommandation ; l'évaluation socio-économique a été complétée par la mention des valeurs unitaires utilisées pour les calculs ; les chiffres figurant dans la version présentée à l'enquête publique correspondent aux dates retenues dans la décision ministérielle du 23 octobre 2013 ; les deux calculs, avec et sans prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics (COFP) sont classiquement présentés*.

146 Autres avis et consultations particulières

1461 Avis du ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt (MAAF)

Sous réserve des compléments qui seront apportés afin de prendre en compte les observations issues de l'analyse de l'INAO, le MAAF a confirmé le 25 septembre 2014, l'avis défavorable émis le 4 août 2014 au projet GPSO tel que présenté. Le motif principal est la consommation d'espace viticole de façon importante. S'agissant du cadre d'ouverture de nouvelles carrières pour l'approvisionnement en matériaux extérieurs et des mesures compensatoires pour les vignes situées à proximité du projet, l'INAO souhaite sur ces deux points que les mesures soient définies dans le cadre de la préparation des plans de management environnementaux pour la phase de chantier, à la suite d'une concertation avec les organismes professionnels.

1462 Estimation de France-Domaine

Un avis de France-Domaine, par département, a été rendu sous la forme d'une évaluation sommaire globale préalable à la déclaration d'utilité publique. Cette estimation correspond à la valeur vénale actuelle qui devra faire l'objet d'un nouveau calcul si l'opération n'était pas réalisée dans un délai d'un à deux ans :

-Pour la Haute-Garonne, le montant total de la dépense prévisible s'élève à 25,5 M€ ;
-Pour le département de la Gironde, la dépense prévisible s'élève à 12,3 M€ ;
-Pour les Landes, la dépense prévisible s'élève à 28,5 M€ ;
-Pour le Lot-et-Garonne, la dépense prévisible s'élève à 59 M€ ;
-Pour le Tarn-et-Garonne, la dépense prévisible s'élève à 80 M€.

1463 Avis du syndicat mixte du parc naturel régional des Landes de Gascogne (PNRLG)

Après avoir analysé l'ensemble des impacts générés par le projet GPSO au cœur des Landes de Gascogne, le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne se félicite de la qualité du dialogue et du travail préalable avec

RFF. Il regrette que les considérations environnementales n'aient pas été mieux prises en compte lors des choix du tracé et du fuseau. En conclusion, il souhaite être un acteur opérationnel fort à la fois pour la définition des options techniques et le suivi de la mise en œuvre de l'ensemble des compensations.

Mémoire complémentaire de RFF : *Dans le cadre de l'élaboration du projet présenté à l'enquête publique, le PNRLG a été associé à chaque étape de celui-ci depuis 2009. Dans la conception du projet, RFF s'est efforcé d'intégrer les grands enjeux du PNRLG traduits dans les six priorités politiques et les objectifs opérationnels de la Charte 2014-2026. RFF assure qu'une étroite collaboration sera poursuivie avec le PNRLG dans la suite de la mise au point du projet, en tenant compte des enseignements de la phase d'enquête publique et du dossier des engagements de l'Etat accompagnant la DUP.*

1464 Avis du commissariat général à l'investissement (CGI) sur l'évaluation socio-économique

Dans son avis du 29 avril 2014, le CGI préconise, en ligne avec les recommandations du rapport de contre-expertise mandatée par ses soins, une grande vigilance sur le suivi de la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux car de nombreuses hypothèses du projet GPSO sont calées sur les prévisionnels de celle-ci ainsi qu'une grande prudence sur l'annonce de la réalisation en 2032 du tronçon Dax-Espagne pour lequel devront être poursuivis l'étude et le recueil des données sur le fret. Il attire l'attention du ministère de tutelle et de RFF sur la faible VAN par euro investi qui implique un coût de financement modéré ne devant pas amener à relever les tarifs ce qui pourrait avoir pour effet une réduction du nombre de voyageurs. Au total, l'avis du CGI sur le projet ainsi présenté est favorable sous réserves.

Mémoire complémentaire de RFF : *La décision ministérielle du 23 octobre 2013 est intervenue dans le cadre des orientations gouvernementales de juillet 2013, décidées suite aux propositions de la commission Mobilité 21, et s'inscrit également en cohérence avec la politique européenne des transports. Les indicateurs socio-économiques confirment la cohérence du découpage fonctionnel de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne en deux phases. La question de la tarification de l'infrastructure, qui a fait l'objet d'hypothèses analogues à celles retenues pour les derniers projets de développement, relèvera des étapes ultérieures de mise au point du projet et de montage du financement, afin de déterminer l'équilibre optimal entre le financement par le voyageur et par les différentes contributions publiques.*

1465 Consultation des commissions départementales de la consommation des espaces agricoles (CDCEA)

Les CDCEA ont été réunies en 2013 respectivement le 27 juin en Tarn-et-Garonne, le 3 juillet en Gironde, le 8 juillet en Lot-et-Garonne, le 18 juillet en Haute-Garonne et le 23 juillet dans les Landes.

Après présentation par RFF du projet GPSO, de l'impact sur l'agriculture dans les communes concernées et des mesures correctives proposées, les principaux sujets abordés par les participants (élus, DDT, chambres d'agriculture et associations représentatives du monde agricole et agréées pour la protection de l'environnement) ont concerné la consommation d'espaces agricoles, le programme d'anticipation foncière, les dispositions prises en matière d'alimentation électrique, les besoins en matériaux, les emprises temporaires en phase chantier, les bassins de rétention des eaux de ruissellement, les choix techniques permettant d'éviter des impacts importants, le choix du tracé, les perspectives de réalisation et mesures d'anticipation, le boisement compensateur, les impacts sur les territoires viticoles.

Chaque question a fait l'objet d'une réponse par les représentants de RFF présents.

Les CDCEA n'ont pas émis d'avis spécifique sur le projet GPSO.

15 Analyse de la partie du dossier relative à la MECDU.

151- Généralités sur la MECDU

Le code de l'urbanisme fait obligation de mettre les documents d'urbanisme en compatibilité avec les projets présentant un caractère d'utilité publique dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique.
La nature et la consistance des travaux nécessaires à la réalisation du projet GPSO-LN Bordeaux-Dax/Bordeaux-Toulouse, n'étant pas compatibles avec les dispositions actuelles des règlements d'urbanisme applicables dans les communes concernées, la procédure de mise en compatibilité est rendue nécessaire. Tous les SCOT existants font état du projet ferroviaire de lignes nouvelles. A contrario, les POS, PLU et PLUi des collectivités traversées par le projet doivent être rendus compatibles avec le projet.
Toutes les communes concernées par les lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse, ont fait l'objet d'une évaluation environnementale par RFF conformément à la règlementation.

152 La procédure suivie

La procédure pour cette opération s'est déroulée en plusieurs étapes.

Le présent projet a été transmis par le directeur délégué de RFF le 20 juin 2014 au Préfet de la Gironde, coordonnateur de l'enquête publique qui a engagé la procédure de mise en compatibilité prévue par l'article L.123-14-2 du code de l'Urbanisme et en a informé les communes concernées.

Des réunions d'examen conjoint organisées par les Préfets de département et associant les organismes définis au code de l'urbanisme, se sont tenues avant l'enquête publique conformément à la règlementation et ont fait l'objet d'un procès-verbal joint au dossier d'enquête. Elles ont eu lieu en Gironde le 30 juin 2014, dans les Landes, le 27 juin 2014, dans le Lot-et-Garonne, le 24 juin 2014, dans le Tarn-et-Garonne les 25 et 26 juin 2014, et en Haute-Garonne, le 26 juin 2014.

L'Autorité Environnementale (AE), à savoir l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été consultée pour avis avant le début de l'enquête dans la mesure où, notamment, le projet pouvait porter atteinte à des sites Natura 2000 ou être susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement. L'AE a rendu un avis joint au dossier d'enquête publique.

153 Le contenu des dossiers MECDU

Les dossiers des communes concernées comprennent cinq ou six chapitres et deux annexes.

Généralités. Description de la procédure administrative comprenant une présentation de l'opération et de son contexte, de l'objet, de l'organisation et

du déroulement de l'enquête, de l'insertion de l'enquête dans la procédure administrative et des textes applicables.

Présentation du projet. Description du contexte général du projet et des objectifs du programme GPSO pour les deux lignes nouvelles comprenant les caractéristiques de la section du projet et sa localisation sur le territoire communal traversé.

Analyse de la compatibilité. L'ensemble du document d'urbanisme concernant la commune y est étudié.

Analyse des incidences de la MECDU sur le réseau Natura 2000. Les problèmes posés par l'adoption du document de mise en compatibilité sur la protection des sites NATURA 2000, directement liés à l'étude d'impact du projet y sont analysés. A noter que pour treize communes non concernées par le réseau Natura 2000, le document ne comporte pas ce chapitre. Il s'agit des communes de Cazalis (33), Landiras (33), Pontonx-sur-l'Adour (40), Bruch (47), Roquefort (47), Vianne (47), Campsas (82), La Ville-Dieu-du-Temple (82), Lacourt-Saint-Pierre (82), Montbartier (82), Montbeton (82), Fronton (31) et Saint Rustice (31).

Dispositions prévues pour la MECDU. Ce chapitre comporte la cartographie, les plans de zonage, l'énumération de toutes les modifications du règlement d'urbanisme et la liste des emplacements réservés.
Les modifications des règlements d'urbanisme permettent essentiellement d'introduire *« les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures prises en faveur de l'environnement liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits ».*
Les emplacements réservés au projet sont de largeurs variables. Les largeurs correspondent aux emprises prévisionnelles augmentées de 25m de part et d'autre et s'inscrivent dans la bande d'étude de 500m de large, centrée sur le tracé.

Evaluation environnementale de la MECDU. Sont passés en revue, la partie règlementaire et son contenu, l'analyse de l'état initial avec la synthèse des enjeux, la justification des choix du projet retenu, les incidences de la MECDU avec les mesures compensatoires et une abondante cartographie, les critères, les indicateurs, les modalités retenus pour suivre la MECDU et la méthodologie employée par le bureau d'études. En fin de chapitre, se trouve un résumé non technique.

Annexe 1 Avis de l'Autorité Environnementale (fonction assurée pour la MECDU, par le Préfet de chacun des départements concernés)
Annexe 2 Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue dans chaque département.

II ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE UNIQUE

21 Avant le début de l'enquête

211 - Rôle de la commission avant le début de l'enquête

La commission d'enquête entre le 30 juin et le 13 octobre 2014, s'est attachée à préparer et à organiser avec soin, l'enquête publique en liaison avec les services de l'Etat et le maître d'ouvrage.

30 juin 2014 : Le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux constitue la commission d'enquête.

2 juillet 2014 : Dès la remise d'un extrait du dossier, nous avons pris contact avec les services de la Préfecture, avec le Maître d'ouvrage et les membres de la commission d'enquête pour tenir une réunion plénière initiale ayant pour objet, l'organisation de l'enquête.

11 juillet 2014: Réunion plénière à la cité administrative de Bordeaux, en présence des services de l'Etat, des représentants de la mission GPSO, des membres titulaires et suppléants des commissions GPSO/LN, GPSO/AFSB et GPSO/AFNT. Après quelques échanges généraux relatifs aux dates et durées des enquêtes, aux projets d'arrêtés d'ouverture des enquêtes, la réunion s'est poursuivie par une présentation très générale du projet par le maître d'ouvrage et l'évocation des moyens sollicités notamment par la commission GPSO/LN. Un projet d'arrêté d'ouverture d'enquête a été remis par les services de l'Etat, à la commission pour étude et validation ultérieure.
Dans une seconde partie, les commissions, réunies séparément ont échangé sur les modalités d'organisation et le dispositif des permanences.
La commission GPSO/LN a validé une organisation en cinq groupes départementaux représentés par un pilote ayant la charge d'animer le groupe dans l'élaboration du dispositif de permanences, d'être le relais du président auprès du groupe pour tout ce qui est relatif à l'organisation et au fonctionnement de la commission. Il a été également décidé que le membre titulaire, potentiellement remplaçant du président, allait être étroitement associé à l'activité et aux fonctions du président, en qualité de vice-président.

Du 11 juillet au 28 juillet 2014 : Les contacts se sont multipliés entre les différents acteurs pour finaliser la rédaction de l'arrêté d'ouverture d'enquête, l'avis d'enquête, les dates et la durée de l'enquête, le dispositif de permanences y compris la consolidation des lieux d'enquête en termes de jours et d'horaires d'ouverture. Une première version du dossier sous forme numérique a été remise aux membres de la commission. Un site extranet dédié sur lesquels seront déposés les documents d'information et de travail destinés aux membres de la commission GPSO/LN a été présenté.

20 juillet 2014 : Le président et le vice-président de la commission ont rencontré la webmaster des services de l'Etat, en présence du maître d'ouvrage pour examiner les conditions de mise en place d'un système de contribution du public par voie électronique.

22 juillet 2014 : Le président, le vice-président et le pilote du groupe Gironde ont visité, en présence des représentants du maître d'ouvrage, les bureaux du centre d'affaires mis à la disposition de la commission pour ses travaux et réunions de travail et défini les moyens nécessaires au fonctionnement de la commission.

28 juillet 2014 : Une deuxième réunion a rassemblé, à la cité administrative de Bordeaux, les services de l'Etat de Gironde et de Haute Garonne, le maître d'ouvrage et une représentation allégée de la commission GPSO/LN. Les dates de l'enquête ont été fixées : 14 Octobre au 8 décembre 2014 inclus. La commission GPSO/LN a présenté un projet de dispositif de permanences élaboré par les groupes départementaux ; des aménagements ont été décidés. Quelques modifications ont été nécessaires, suite à l'évolution de la durée de l'enquête, de la date d'ouverture et du fait de l'incertitude pesant sur certains lieux d'enquêtes (Toulouse, Landes, communautés de communes). La liste des permanences a été finalisée le 13 août 2014, après consultation des deux autres commissions d'enquête.
Des modifications de l'arrêté de mise à l'enquête ont été proposées à l'autorité organisatrice. Il a été décidé notamment de mentionner sur l'arrêté, l'organisation de deux réunions d'information et d'échanges (RIE), une sur chaque branche du projet et d'étudier selon le déroulement de l'enquête, la pertinence de tenir des réunions d'information et d'échanges supplémentaires. La commission a demandé au maître d'ouvrage d'extraire du dossier quelques planches et cartes locales, à afficher dans les lieux d'enquête afin de faciliter pour le public, la visualisation du tracé dans leur commune.

20 août 2014 : Compte tenu de l'importance pressentie du nombre d'observations et de contre-propositions à venir en cours d'enquête, la commission a engagé une réflexion avec le maître d'ouvrage, sur une liste des thèmes susceptibles d'être les plus souvent abordés et sur la mise en œuvre d'un outil de collecte et de traitement.

25 août 2014 : Signature de l'arrêté prescrivant l'enquête publique unique (DUP et MECDU) du projet GPSO/LN.

28 août 2014 : Le président et le vice-président de la commission ont été reçus par le Préfet de la région Aquitaine, Préfet de Gironde, coordonnateur de l'enquête publique. En présence du secrétaire général, du DREAL, du DDTM/adjoint, le point a été fait sur l'organisation de l'enquête et les modalités du lancement des enquêtes publiques GPSO/LN et GPSO/AFSB, au-delà des obligations strictement réglementaires d'affichage et de publication des avis d'enquête. Le principe d'une conférence de presse fixée au 30 septembre 2014 a été retenu.

Entre le 2 et le 12 septembre 2014 : Cinq visites de sites pilotées par le maître d'ouvrage ont été organisées par secteur départemental. Le président et le vice-président ont participé à l'ensemble des visites en présence des membres départementaux de la commission, le 2 septembre pour la Gironde, le 3 septembre pour le Lot-et-Garonne, le 8 septembre pour le Tarn-et-Garonne/Ouest, le 11 septembre pour les Landes et le 12 septembre pour le Tarn-et-Garonne/Sud et la Haute-Garonne. Les visites ont permis de constater de visu les enjeux les plus significatifs du projet et les principaux points de crispation locaux. Les comptes-rendus succincts de ces visites sont joints en annexe 10 du présent rapport.

15 septembre 2014 : La commission GPSO/LN s'est installée au centre d'affaires, au 9 rue Condé à Bordeaux. Le bureau et les moyens associés permettent de tenir les réunions internes à la commission, et de servir de poste central pour l'orientation et l'exploitation des observations recueillies en cours d'enquête. Le même jour, la commission a fait le choix de deux modérateurs pour les réunions publiques d'information et d'échanges à venir.

18 et 19 septembre 2014 : Le président et le vice-président de la commission, accompagnés d'un représentant local de la commission ont été reçus à leur demande par le préfet du Lot-et-Garonne le 18 septembre, le préfet du Tarn-et-Garonne et le secrétaire général du Préfet de la région Midi-Pyrénées, Préfet de Haute-Garonne, le 19 septembre, le préfet des Landes le 17 octobre. Au-delà de la visite protocolaire, ces rencontres ont permis de présenter l'organisation et le fonctionnement de la commission, le dispositif des permanences, l'organisation des réunions publiques et d'échanger largement avec les représentants de l'Etat.

23 septembre 2014 : La liste des thèmes, l'identification, la codification et les modes de transfert des observations, le cahier des charges de l'outil de traitement et d'exploitation baptisé Dossier de Recueil des Observations du Public (DROP) par la commission ont été débattus. Le mode de transmission des observations des différentes sources (registres papier, courriers adressés au siège de l'enquête, registre électronique) a été clarifié. Il a été établi une convention avec le maître d'ouvrage pour assurer une transmission fidèle des observations et le contrôle par la commission.

26 septembre 2014 : Une réunion plénière de la commission GPSO/LN a été organisée au siège du GPSO. Le maître d'ouvrage a répondu, par oral et par document écrit, aux nombreuses questions que la commission lui avait adressées suite à une première appropriation d'un dossier d'enquête très voulumineux. Par ailleurs, la commission a exprimé le souhait que soit jointe au dossier, la dernière réponse du ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, en date du 24 septembre 2014. Le maître d'ouvrage a remis à chaque membre de la commission, un DVD interactif du dossier permettant une navigation et une lecture facilitées. La réunion plénière a également été mise à profit pour compléter le paraphage des registres.

26 septembre 2014 : La commission a souhaité entendre les « garants de la concertation » qui sont venus livrer leur expérience et se prêter aux questions des membres de la commission. La journée s'est conclue par une réunion interne pour faire le point sur l'organisation et le fonctionnement de la commission.

30 septembre 2014 : Le Préfet coordonnateur a présidé à la résidence préfectorale à Bordeaux, la conférence de presse de lancement des enquêtes GPSO/LN et GPSO/AFSB. Les deux présidents de commission ont eu l'opportunité de présenter leur mission et leur dispositif de permanences. Les échanges ont été largement repris dans la presse écrite et audiovisuelle.

1er octobre 2014 : Le président et le vice-président ont procédé au paraphage des dossiers, avant leur expédition vers les lieux d'enquête. Le même jour, ils ont rencontré un des deux modérateurs de RIE, pour lui présenter les attentes de la commission pour la réunion du 4 novembre 2014 à Pont-du-Casse (47).

7 octobre 2014 : Une dernière réunion avec le maître d'ouvrage a été organisée pour assister à une démonstration de l'outil DROP**.** Cette rencontre a également été mise à profit pour arrêter les modalités des RIE des 4 et 6 novembre 2014.

9 octobre 2014 : Une visite du chantier de la LGV Tours- Bordeaux a été organisée à l'attention de sept membres de la commission afin de mieux évaluer l'impact d'un chantier de cette dimension, de mieux appréhender l'enchaînement des travaux, la dimension des emprises, la réalisation des protections acoustiques, etc. Un compte-rendu de cette visite est joint en annexe 10.

De fin septembre à début Octobre : Les groupes départementaux de commissaires-enquêteurs ont inspecté les différents lieux d'enquête et rencontré les maires ou responsables pour s'assurer du respect des prescriptions réglementaires et des bonnes conditions d'accueil du public. Le dépôt des dossiers et registres ainsi que l'affichage des avis d'enquête sur les sites ont été assurés par le maître d'ouvrage et garantis par constat d'huissiers.

Tout au long de ces mois de préparation, les groupes départementaux se sont réunis à plusieurs reprises pour analyser le dossier, préparer les visites de sites et des lieux d'enquête. Un recueil de recommandations faisant office de feuille de route a été rédigé à l'usage de chaque membre de la commission. Il portait sur l'organisation du travail de la commission, la conduite en tenir en cas d'incident, le plan du rapport, le recensement des thèmes potentiels d'observations, la méthode de traitement et d'exploitation des observations, l'harmonisation des divers états à fournir. Il y avait pour la commission, un besoin fort d'uniformisation des pratiques. Cela s'explique sans doute par la diversité des thèmes à traiter, la dispersion géographique

et la variété des profils des commissaires enquêteurs, la complexité du dossier et la probabilité d'une forte participation du public et d'un retentissement médiatique de l'enquête.

212 Débats publics et concertation préalable

2121 Les débats publics

Le 18 décembre 2003, le Commissariat Interministériel pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (CIADT) a décidé d'inscrire la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme, de prévoir le débat public en 2005 et demandé la poursuite des études du prolongement de la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne en vue d'un débat public en 2006. La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a décidé le 8 septembre 2004, la tenue d'un débat public sur le projet LGV Bordeaux-Toulouse et le 4 janvier 2006 sur le projet ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne.

21211 Premier débat public

En amont du débat public et après étude, RFF a estimé que l'aménagement des lignes existantes ne permettait pas un développement satisfaisant en termes de temps de parcours et de circulations de types différents (fret, TER, etc.).

Le premier débat public a eu lieu du 8 juin au 25 novembre 2005 sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse. Un grand intérêt s'est manifesté pour ce débat : 4 700 personnes ont participé aux 15 réunions publiques ; 170 contributions écrites ont été publiées sur le site de la commission particulière du débat public (CPDP) dont 20 cahiers d'acteurs ; près de 1 000 questions et avis ont été envoyés, par courrier ou par mail, à la CPDP et plus de 20 000 consultations du site internet de la CPDP ont été comptabilisées.

Le dossier d'enquête précise que ce débat public a permis de confirmer le grand intérêt pour le projet porté par la Région Midi-Pyrénées, les départements de Haute-Garonne, du Tarn-et-Garonne ainsi que du Lot-et-Garonne. Pour ces collectivités, le projet apparaissait comme opportun, prioritaire et urgent, avec le souhait d'un prolongement jusqu'à Narbonne. Une opposition plus importante des maires et des organisations socioprofessionnelles en Sud-Gironde, concernés par les options de passage, était en revanche observée. Pour les institutions d'Aquitaine et de Gironde, la priorité restait le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. Elles demandaient que, dans l'attente de la décision sur ce dernier projet, il ne soit pas pris de décision concernant la LGV Bordeaux-Toulouse.

21212 Second débat public

Le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne s'est déroulé du 30 août au 29 décembre 2006. L'intérêt pour ce débat a été également

important : 6 000 personnes ont participé aux 25 réunions publiques. L'expression du public s'est également manifestée au travers de la parution de 35 cahiers d'acteurs ; plus de 1 200 questions et avis ont été adressés à la CPDP ; 30 000 consultations du site Internet de la CPDP et 221 contributions écrites ont été recensées.

Deux points étaient au cœur de la réflexion sur le projet de renforcement ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne : La croissance des échanges entre la France et l'Espagne et le risque estimé par le porteur de projet, de saturation de la ligne existante Bordeaux-Irun. RFF a proposé, lors du débat public, trois scénarios permettant d'augmenter la capacité ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne, mais aussi d'améliorer les performances (temps de parcours, régularité des dessertes) et la continuité du réseau entre l'Aquitaine et l'Espagne (mise à quatre voies de la ligne existante Bordeaux-Irun, ligne nouvelle par l'Ouest des Landes, ligne nouvelle par l'Est des Landes).

Dans son compte-rendu du débat public, la CPDP estime notamment que le report modal est une attente prioritaire pour une majorité d'acteurs locaux mais que les questions environnementales sont particulièrement prégnantes avec, notamment, de vives oppositions en Gironde vis-à-vis d'une ligne nouvelle. Le scénario prévoyant la réalisation d'une ligne nouvelle à l'Est des Landes fait l'objet d'une large convergence des milieux économiques et politiques. Cependant, les estimations prévisionnelles du trafic ferroviaire ont été contestées.

21213 À l'issue des deux débats publics, les orientations des conseils d'administration de RFF des 13 avril 2006 et 8 mars 2007 sont confirmées par le protocole-cadre du 26 décembre 2007 signé par l'Etat, RFF, les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et actent la globalisation des projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, sous l'appellation « Grands Projets du Sud-ouest » pour rechercher les meilleures performances en matière de fonctionnalités, d'économie et d'environnement.

Une nouvelle saisine de la CNDP a été effectuée le 23 octobre 2012 visant à l'organisation d'un nouveau débat public pour les lignes nouvelles au titre de l'article L122-12 du code de l'environnement en considérant le délai supérieur à 5 ans entre la publication des bilans des débats publics précédents de 2006 et 2007 et le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Par décision du 5 décembre 2012, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur les projets de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et l'Espagne.

2122 La concertation préalable

21221 Instances de gouvernance et de concertation du GPSO

Une charte de la concertation territoriale du GPSO a été établie et validée par le collège des acteurs locaux en octobre 2009 et actualisée en mai 2010. Elle précise les conditions d'association des différents acteurs et partenaires du projet et les actions d'information et de communication. Différentes instances de gouvernance et de concertation ont alors été mises en place.

212211 Gouvernance

a) Le comité de pilotage créé le 11 janvier 2008, est présidé par le Préfet coordonnateur, Préfet d'Aquitaine et composé des préfets des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, des présidents des conseils régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, des représentants du ministère en charge des Transports et de RFF. Son rôle est d'arbitrer et de valider les études et les propositions de RFF, notamment avant approbation ministérielle.

b) Trois comités territoriaux sont créés en juillet 2008, présidés par les préfets de département et composés d'un représentant du comité de pilotage, des services de l'État, des collectivités territoriales qui participent au financement des études, du Groupement Européen d'Intérêt Économique Sud Europe Atlantique (GEIE SEA) Vitoria-Dax pour la partie Nord de Dax/frontière franco-espagnole (lot 3) et de RFF. Leur rôle est de proposer au comité de pilotage les suites à donner aux études sur les territoires concernés.

212212 Concertation

Les commissions consultatives, créées en mai 2009, sont présidées par les Préfets de département et composées des élus et des organismes publics des territoires concernés. Elles ont pour objectifs de recueillir les avis et connaissances concernant les enjeux locaux, au fur et à mesure de l'avancement des études et de préparer les consultations officielles des comités territoriaux et du comité de pilotage.

Les groupes de travail thématiques créés en juin 2009 sont constitués des représentants des collectivités territoriales, spécialisés sur une thématique donnée, des services de l'État, des organismes socioprofessionnels, des associations, des syndicats, des gestionnaires et propriétaires d'infrastructures de transports, des gestionnaires de réseaux. Ils ont le double rôle de s'assurer de la prise en compte des enjeux des territoires concernés dans les études du GPSO et de traduire et approfondir les souhaits et avis des institutions qu'ils représentent afin d'intégrer leurs attentes dans les études.

Le collège des acteurs locaux (CAL), présidé par le Préfet coordonnateur du GPSO est constitué de 40 représentants des différents acteurs concernés par le projet. Il assure la cohérence de la démarche de concertation sur les territoires et sur les thématiques du projet. Il donne, à la fin de chaque étape, un avis sur le dispositif de concertation et les bilans de la concertation.

Les réunions des instances de concertation sont complétées par des rencontres sur le terrain entre RFF et les différentes entités (intercommunalités, organismes professionnels, services de l'État, associations…). Organisées en continu, elles font partie du dispositif de concertation de proximité.

21222 Déroulement de la concertation préalable

La concertation préalable a été organisée en trois étapes.

212221 Première étape (mai 2009 - mai 2010)

Cette étape a débouché sur la définition d'un fuseau de passage de 1 000 mètres, des dessertes ainsi que de nombreuses fonctionnalités. Dix commissions consultatives se sont réunies à 51 reprises, vingt groupes de travail thématiques et géographiques ont tenu 86 réunions sur 6 thématiques : Desserte des agglomérations, mixités voyageurs/fret et TaGV/SRGV, fonctionnalités et services de transport, aménagement des territoires et développement local, environnement et développement durable, enjeux fonciers et patrimoniaux. En outre, plus de 400 réunions de proximité ont été organisées.

Les choix issus de cette première phase ont été approuvés par trois décisions ministérielles dans lesquelles on relève notamment l'option de passage du tronc commun, le principe de Service Régional Grande Vitesse (SRGV) en sud-Gironde, le principe de la desserte d'Agen par une gare nouvelle, la localisation des gares nouvelles de Montauban et de Mont-de- Marsan, la poursuite des études sur la mixité fret/voyageurs entre Bordeaux et Dax.

212222 Deuxième étape (juin 2010 - janvier 2012)

La deuxième étape avait pour objectifs d'approfondir les fonctionnalités des services ferroviaires retenus à l'issue de la première étape et de définir un tracé optimisé sur la quasi-totalité du linéaire présenté en concertation, ainsi que les variantes apparaissant les plus pertinentes en terme d'insertion locale. Les études ont également porté sur la définition d'un programme d'aménagement des gares nouvelles et des haltes SRGV en Sud-Gironde et sur la côte landaise, inscrites au programme du GPSO. Six commissions consultatives se sont réunies à 39 reprises, vingt-quatre groupes de travail thématiques et géographiques ont tenu 114 réunions sur 6 thématiques. On décompte également plus de 155 réunions de proximité.

Durant cette phase, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), missionné par le Gouvernement, prend acte dans son rapport de mai 2011, de la perspective d'une situation de saturation sur le corridor basque et recommande donc la réalisation d'une ligne nouvelle avant les conflits d'usage sur la ligne actuelle.

Le 31 août 2011, le Préfet d'Aquitaine annonce la mise en place d'un observatoire visant à faire partager l'appréciation des évolutions des trafics transfrontaliers.

S'agissant du travail d'optimisation du tracé, le dossier indique que le maître d'ouvrage a abandonné quelques-unes de ses propositions initiales et retenu en revanche une majorité de celles émanant des acteurs de la concertation. Au cours de cette étape, les garants de la concertation notent la radicalisation des oppositions se traduisant par le retrait de la procédure des associations opposées au projet et d'une majorité d'élus du département des Pyrénées-Atlantiques.

Une concertation au titre de l'article L300-2 du code de l'Urbanisme s'est déroulée du 10 octobre 2011 au 5 novembre 2011 relative à l'aménagement de la SRGV de Sud-Gironde et des gares nouvelles. Les thèmes les plus fréquemment abordés ont été les opportunités de déplacement que permettrait la réalisation de la halte SRGV, sa proximité des dessertes routières et autoroutières et des projets d'aménagement du territoire. S'agissant des gares nouvelles, les nuisances sonores, les acquisitions foncières, le coût et l'éloignement des villes correspondantes ont été souvent évoqués.

212223 Troisième étape (janvier 2012 - juin 2014)

Elle a visé à la mise au point finale du tracé et des mesures environnementales et compensatoires à mettre en œuvre, notamment au regard des demandes d'amélioration exprimées dans la décision ministérielle en fin de deuxième étape. Dans plusieurs communes, une meilleure insertion de la ligne dans l'environnement a été recherchée.

On décompte pour cette phase, douze réunions de commissions consultatives et plus d'une centaine de réunions de proximité. Plusieurs réunions se sont également tenues avec des riverains, des propriétaires et des exploitants.

Le choix final du tracé a été entériné par décision ministérielle du 23 octobre 2013. Le 13 juin 2014, le Secrétaire d'Etat aux Transports a approuvé le dossier de mise à l'enquête publique de l'opération « lignes nouvelles » Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

21223 Le bilan de la concertation

Au total, près de 1 500 acteurs se sont réunis autour du GPSO lors de plus de 300 réunions avec les élus et les acteurs socio-économiques, d'un millier de réunions de concertation et de réunions de proximité. Ils ont pris connaissance des études, échangé des informations et fait part de leurs appréciations en matière d'enjeux de transport, d'enjeux d'aménagement du territoire, d'enjeux environnementaux, etc.

La concertation a permis :

- un échange sur les zones sensibles du territoire ;
- l'émergence de nouvelles hypothèses de tracé ou des ajustements d'hypothèses de tracé ;
- des optimisations du tracé et des mesures d'insertion, notamment les rétablissements des réseaux interceptés.

Il est resté cependant plusieurs aspects pour lesquels la concertation n'a pas permis de dégager un consensus.

C'est le cas notamment pour :

a) la réalisation d'une gare nouvelle à Agen, un grand nombre d'avis ayant été exprimés pour l'aménagement de la gare existante ;
b) l'opportunité de la réalisation de lignes nouvelles au détriment de la modernisation des lignes existantes qui compte encore de nombreux partisans ;
c) le tracé et son insertion environnementale pour lequel un certain nombre de crispations, voire d'oppositions résolues subsistent encore ;
d) les acquisitions, les préoccupations foncières, l'impact sur le milieu naturel, le financement du projet et la nécessité d'une bonne protection acoustique dans les zones urbanisées.

Le collège des acteurs locaux a formulé un certain nombre de remarques dont un besoin d'explications sur :

a) les aspects socio-économiques du GPSO ;
b) les impacts du projet sur la consommation énergétique des trains à grande vitesse, et à terme sur le prix des billets de train ;
c) la situation du projet par rapport aux études en cours sur le projet de desserte du Béarn et de la Bigorre.

21224 Les garants de la concertation

Les garants de la concertation ont assuré l'accompagnement de la concertation de décembre 2009 à août 2012. Leur rapport, joint au dossier d'enquête publique, dégage des enseignements dont il convient de mentionner les plus importants.

Les garants soulignent l'attachement du citoyen au développement du ferroviaire mais regrettent que toute la concertation se soit faite autour des seules lignes nouvelles et que l'Etat ait considéré l'alternative d'utilisation des lignes existantes comme hors-sujet. Le citoyen aurait préféré l'amélioration des relations ferroviaires, en utilisant d'abord au mieux le réseau existant. Il est resté sceptique sur la justification de la nécessité de créer des lignes nouvelles à grande vitesse, au regard des évolutions de trafic (voyageurs et fret) qui manquaient d'hypothèses incontestables.

La comparaison rail/route/avion, aurait pu et dû être plus approfondie au cours des années de concertation, pour étudier les avantages procurés par les lignes à grande vitesse vis à vis du report des voyageurs du mode aérien vers le mode ferroviaire.

Les garants notent une différence significative d'appréciation du projet entre celle des « grands élus » (les présidents de régions, les présidents des grandes communautés d'agglomération, les maires des grandes villes), porteurs d'une vision et d'une ambition de développement économique, et celle des élus des petites communes ou intercommunalités qui vivent auprès de leur population, les inconvénients sans les avantages résultant de la traversée sans arrêts du TGV.

La conduite de la concertation entre interlocuteurs institutionnels a permis des échanges fructueux mais n'a pas suffisamment associé les citoyens ou les associations de défense qui, de fait, se sont parfois retranchés dans des stratégies d'oppositions définitives. Les garants regrettent que cette concertation n'ait pas permis de connaître l'appréciation d'opérateurs ferroviaires sur les perspectives d'évolution de transport de fret notamment.

La gestation d'un tel projet est longue et l'évolution du contexte économique pourrait conduire à devoir actualiser, en toute transparence, au plus près de la réalisation des travaux, les paramètres qui ont pu fonder l'ambition du projet lors des débats publics. Au fil du temps, le doute s'est installé dans les esprits, au point de poser la question de la légitimité du projet.

Au terme de trois années, les garants observent une efficacité mesurée de la concertation, tout en soulignant le caractère relativement novateur de la démarche et ses réels avantages.

22 Pendant l'enquête publique

221 Information effective du public

2211 Publicité légale de l'enquête dans la presse et par voie d'affichage

L'avis d'ouverture d'enquête publique a fait l'objet de parutions dans la presse (voir annexe 14 sur support numérique):

-Dans les quotidiens nationaux « Le Monde » et « Le Figaro, le 16 septembre 2014 ;
-En Gironde, dans les éditions des journaux « Sud-Ouest » et « Les échos judiciaires » des 16 septembre et 17 octobre 2014 ;
-Dans les Landes, dans les éditions des journaux « Sud-Ouest » des 16 septembre et 17 octobre 2014 et « La vie économique du Sud-Ouest » (échos judiciaires), des 17 septembre et 15 octobre 2014 ;
-Dans le Lot-et-Garonne, dans les éditions des journaux « Sud-Ouest » et « La Dépêche du Midi », des 16 septembre et 17 octobre 2014 ;
-En Haute-Garonne, dans les éditions des journaux « La Dépêche du Midi » des 16 septembre et 17 octobre 2014 et « la Gazette du Midi » datées du 15 au 21 septembre (n°8434) et du 20 au 26 octobre 2014 (n°8439) ;
-Dans le Tarn-et-Garonne, dans les éditions des journaux « La Dépêche du Midi » des 16 septembre et 17 octobre 2014 et « la Gazette du Midi » datées du 15 au 21 septembre (n°8434) et du 20 au 26 octobre 2014 (n°8439).

Les affichages réglementaires de l'avis d'enquête prévus à l'article 9 de l'arrêté préfectoral du 25 août 2014 ont été réalisés.

La tenue de trois réunions d'information et d'échanges supplémentaires à Toulouse (31), Langon (33) et Bressols (82), en plus des deux réunions initiales prévues par l'article 7 de l'arrêté préfectoral du 25 août 2014, à Pont du Casse (47) et à Saint-Pierre-du-Mont (40), a fait l'objet d'un avis paru dans la presse selon les modalités suivantes (voir annexe 14 sur support numérique) :

-Dans les quotidiens nationaux « Le Monde » et « Le Figaro, le 18 novembre 2014 ;
-En Gironde, dans les éditions « Sud-Ouest » et « Les échos judiciaires » datées respectivement du 19 novembre 2014 et du 18 novembre 2014 ;
-Dans les Landes : dans les éditions des journaux « Sud-Ouest » et « La vie économique du Sud-Ouest » (échos judiciaires), du 19 novembre.
-Dans le Lot-et-Garonne, dans les éditions des journaux « Sud-Ouest » et « La Dépêche du Midi », datées respectivement du 19 novembre 2014 et du 18 novembre 2014 ;
-En Haute-Garonne, dans les éditions des journaux « La Dépêche du Midi » du 18 novembre 2014 et « la Gazette du Midi » datées 17 au 23 novembre (n° 8443) ;

- Dans le Tarn-et-Garonne, dans les éditions des journaux « La Dépêche du Midi » du 18 novembre et « La Gazette du Midi » datées du 17 au 23 novembre (n° 8443).

2212 Les autres mesures de publicité

22121 Mesures prises par l'autorité organisatrice

Le préfet de Gironde, coordonnateur de l'enquête publique a présidé le 30 septembre 2014, à la résidence préfectorale, une conférence de presse à l'intention de la presse quotidienne régionale, écrite et audiovisuelle.

Il a adressé le 2 septembre 2014 :

a) une lettre d'information précisant les modalités d'enquête, aux préfets de régions Aquitaine et Midi Pyrénées, aux préfets des départements des Landes, de Haute-Garonne, du Tarn-et-Garonne, du Lot-et-Garonne, aux sous-préfets de Langon, Dax, Nérac, Castelsarrasin, aux Directeurs Régionaux de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, aux Directeurs Départementaux des Territoires ;

b) une lettre d'information indiquant l'ouverture de l'enquête publique, aux députés, sénateurs, présidents de collectivités territoriales d'Aquitaine ;

c) une lettre, à tous les responsables des lieux d'enquête, les enjoignant de procéder à l'affichage de l'avis d'enquête dans les délais règlementaires.

22122 Mesures prises par le maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a fait procéder, du 9 au 19 septembre, à la mise en place sur le terrain le long du tracé, de 327 panneaux portant l'avis d'enquête. Leur présence a été constatée par huissiers entre le 22 et le 27 septembre 2014.

22123 Mesures prises par les communes directement concernées

Beaucoup d'élus ont relayé la publicité réglementaire de différentes façons. Parfois, la mention de l'enquête a été faite sur les panneaux électroniques lumineux de la commune. Plus fréquemment, l'enquête publique a été annoncée aux administrés par voie postale au moyen d'une lettre d'information ou par le biais du bulletin municipal. Souvent, les dates et l'objet de l'enquête ont été mentionnés sur le site internet de la commune, quand il existe.

22124 Mesures prises par la commission d'enquête

Le président de la commission d'enquête a donné une interview à FR 3 le 30 septembre 2014 et au journal « Sud-Ouest » le 25 novembre 2014, pour expliquer le rôle et l'organisation de la commission.

22125 Les initiatives de la presse

La presse régionale et locale a relaté régulièrement le déroulement de l'enquête, souvent à l'instigation d'associations manifestant leur opposition au projet ou de municipalités, lors de leurs nombreuses réunions. Elle a aussi rendu compte des cinq réunions d'information et d'échanges organisées par la commission. La presse nationale s'est également fait l'écho de sujets particuliers soulevés par le débat, notamment celui concernant la pertinence des LGV en général.

2213 Mise à disposition des dossiers

22131 A l'attention de la commission d'enquête

Un premier extrait du dossier a été transmis aux commissaires-enquêteurs titulaires et suppléants sous forme numérique, le 11 juillet 2014. Il a été complété le 28 juillet 2014 par une version complétée des chapitres sur la MECDU des collectivités territoriales. Enfin, le maître d'ouvrage a remis le 26 septembre 2014 aux commissaires-enquêteurs titulaires et suppléants, un DVD interactif facilitant la lecture du dossier. Par rapport aux éditions précédentes, ce DVD a bénéficié de compléments dont les principaux sont la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, l'avis du 4 août 2014 du Ministère de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et des Forêts (MAAF), l'ajustement de la surface des vignobles AOC du Fronton, l'intégration de l'expertise du Muséum National d'Histoire Naturelle concernant le vallon du Cros, les modifications sur le dossier d'incidences Natura 2000, vallée de la Midouze. A noter que ce DVD a été également remis aux Maires et responsables des lieux d'enquête.

22132 Dans les lieux d'enquête

Le dossier complet sous forme papier a été mis en place dans les différents lieux d'enquête lors de la première semaine d'octobre et leur présence constatée par huissier entre le 8 et le 10 Octobre 2014. Afin de faciliter la visualisation du tracé, la commission a demandé qu'une copie de deux planches relatives à chaque commune et montrant la localisation du projet de tracé mis à l'enquête, soit extraite du dossier « papier » et exposée dans les locaux de la mairie afin d'être directement accessible pour le public.

Le dernier avis du MAAF, en date du 25 septembre, rendu trop tard pour être intégré à l'impression du dossier « papier », a été, à la demande de la commission, joint à chaque exemplaire du dossier, par agrafage sur la pièce B, près de l'avis précédent en date du 4 août 2014.

22133 Sur les sites informatiques

Le dossier complet a été consultable à partir du 14 octobre 2014 sur le site internet des services de l'Etat à l'adresse www.gironde.gouv.fr, y compris la pièce ajoutée.

L'avis de l'autorité environnementale sur le dossier de déclaration d'utilité publique comprenant l'étude d'impact et une évaluation des incidences Natura 2000 était consultable sur le site du CGEDD : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Cet avis ainsi que les avis des autorités environnementales locales portant sur les évaluations environnementales des MECDU ont été mis en ligne aux adresses suivantes :

www.gironde.gouv.fr;
www.landes.gouv.fr;
www.lot-et-garonne.gouv.fr;
www.tarn-et-garonne.gouv.fr;
www.haute-garonne.gouv.fr;
www.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr;
www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr.

2214 Actions de contrôle de l'information du public

22141 Menées par le maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a fait procéder à des constats d'huissiers pour contrôler les affichages dans les lieux d'enquête (préfectures, sous-préfectures et mairies) et sur le tracé envisagé. Les tournées d'huissiers ont permis de constater que cette obligation était généralement bien remplie mais a nécessité quelques rappels. Des réinstallations de panneaux sur sites, ont été nécessaires avant l'ouverture de l'enquête et pendant cette dernière.
La liste des constats d'huissiers figure en annexe 13. Les procès-verbaux de constat figurent en annexe 16 sur support numérique.
Les attestations d'affichage émises par les responsables des lieux d'enquêtes ont été remises aux services de l'Etat.

22142 Menées par la commission d'enquête

La commission d'enquête a procédé à la visite des 116 lieux d'enquête pour s'assurer des bonnes conditions d'accueil du public pendant et hors des permanences. Les entretiens se sont déroulés, dans la majorité des cas, avec le Maire, entouré de quelques adjoints et collaborateurs. En cas d'empêchement du Maire, les commissaires enquêteurs ont été reçus par un adjoint, le responsable de l'urbanisme, le directeur général des services ou le secrétaire de mairie.

Les commissaires enquêteurs ont relevé un climat généralement calme et courtois lors de leurs passages dans les communes. Les Maires ont été sensibles à cette visite préalable, indispensable pour fixer les procédures et organiser les permanences.

La vérification effectuée de l'affichage réglementaire, de la présence et de l'accès au registre et au dossier a permis de confirmer le strict respect des procédures réglementaires.

Ces visites ont permis de s'assurer de la prise en compte par les services locaux des dispositions contenues dans l'arrêté de mise à l'enquête et des directives du Préfet. Elles ont permis de rappeler un certain nombre de consignes relatives au libre accès du public au dossier d'enquête et au registre et les diverses précautions à prendre, a l'acheminement des courriers destinés au président de la commission, au respect des horaires d'ouverture et à la mise en place des plans.

Les références téléphoniques des commissaires enquêteurs ont été communiquées aux responsables locaux pour leur permettre d' informer la commission d'éventuels problèmes.

Les conditions d'accueil proposées se sont révélées satisfaisantes tant en ce qui concerne l'accessibilité du dossier (surveillance, horaires de consultation…) que la qualité des locaux mis à disposition pour les permanences (zones d'attente, mesures de sécurité, équipements…).

Les maires appréhendent clairement les impacts du projet sur leur commune et ne manquent pas d'en faire état lors des entretiens. Opposés ou non, chaque Maire a déclaré vouloir consigner une observation sur le registre d'enquête.

222 Organisation, tenue des permanences et entretiens

2221 Organisation générale des permanences

Le dispositif de permanences a été élaboré en veillant à ce que la commission ait la capacité de faire face à l'affluence du public en toutes circonstances. A cette fin, les enjeux majeurs propres à chaque secteur et l'importance des impacts sur les différentes communes concernées ont été préalablement analysés.

Le nombre de lieux de permanences (116), de permanences (329) et l'effectif des commissaires-enquêteurs affecté par permanence ont été définis sur la base de cette analyse. En cas de forte fréquentation constatée en cours d'enquête, il restait possible de prévoir un commissaire enquêteur supplémentaire.

Ainsi, par département :

-Dans le département des Landes, 26 lieux de permanence ont été retenus comprenant les 23 communes (mairies) directement concernées par la ligne nouvelle, la préfecture, la sous-préfecture de Dax et la mairie de Dax, concernée par le raccordement sur la ligne existante Bordeaux-Hendaye ;

-Les 27 lieux de permanence en Lot-et-Garonne comprenaient 24 mairies, la préfecture du Lot-et-Garonne, la sous-préfecture de Nérac et le siège de l'agglomération d'Agen ; les permanences ont été renforcées pour les communes de Brax (gare nouvelle d'Agen, liaison TER, fort impact, nombreuses expropriations envisagées), de Sainte-Colombe-en-Bruilhois (base de travaux, base de maintenance), Layrac (contestation du tracé et tracé alternatif) et dans quatre communes où la présence d'associations anti-LGV était signalée ;

-Dans le département du Tarn-et-Garonne, 31 lieux de permanence ont été retenus avec 29 mairies, la préfecture à Montauban et la sous-préfecture de Castelsarrasin ; la commission n'a pas donné suite à la demande de la municipalité de Saint-Cirice (82) qui avait demandé une permanence supplémentaire un samedi ; en effet, le public concerné avait la possibilité de se rendre dans les permanences prévues deux samedis consécutifs, dans les communes voisines de Dunes (82) et Auvillar (82) ;

-Les 6 lieux d'enquête en Haute-Garonne comprenaient 5 mairies et la préfecture à Toulouse.

-En Gironde, 26 lieux d'enquête ont été retenus comprenant le siège de l'enquête à la cité administrative de Bordeaux (DDTM), la sous-préfecture de Langon et 24 mairies ; plusieurs permanences se sont tenues le samedi, en soirée et pendant les vacances de la Toussaint pour faciliter l'accès du public.

2222 Entretiens avec les maires des communes

La qualité de l'accueil par les Maires, leurs adjoints et leurs collaborateurs est à souligner. La disponibilité et la réactivité des services des mairies ont été appréciées par les membres de la commission d'enquête qui ont généralement pu, à l'occasion des permanences, rencontrer les Maires des communes concernées par le tracé. Ces derniers ont ensuite consigné leurs observations, soit directement sur le registre, soit par le biais d'un courrier ou encore d'une délibération du conseil municipal adressé au président de la commission d'enquête. Ces observations ont été traitées comme celles du public.

Les problèmes propres à chaque commune ont souvent été abordés spontanément par les élus. En général, il s'agissait d'évoquer la compatibilité du projet avec des perspectives locale, de demander une juste indemnisation pour les exploitants agricoles, de proposer des changements de rétablissements de voies, de parler des nuisances qui seront causées par les

travaux, de réclamer des protections acoustiques pour les habitations riveraines et d'attirer l'attention sur certaines expropriations sensibles.

Plusieurs élus ont également évoqué la concertation préalable avec RFF, soit pour regretter que le maître d'ouvrage n'ait pas tenu compte de leurs demandes, soit pour souligner le travail de proximité mené durant de nombreuses années, malgré des contraintes techniques, pour aboutir à un tracé de la LGV de moindre impact.

En Gironde, une majorité de Maires de communes impactées, se sont résolument déclarés défavorables au projet.

En Lot-et-Garonne, les Maires étaient majoritairement opposés au projet. Les autres se répartissaient entre une position de neutralité et de soutien à l'égard des administrés touchés par le tracé et une position de soutien au projet, en passant pour quelques-uns, par un soutien sous réserve de modifications.

En Tarn-et-Garonne, une majorité des Maires ne s'est pas prononcée directement pour ou contre le projet, préférant adopter une position de soutien aux concitoyens subissant les effets de la ligne nouvelle. Quelques maires se sont toutefois prononcés clairement en faveur du projet et d'autres clairement opposés ont, pour certains, fait appel aux conseils d'un avocat.

Dans les Landes, les Maires des communes concernées étaient plutôt favorables au projet.

En Haute-Garonne, le projet est plutôt accepté par résignation et parfois par défaut pour éviter un second aéroport pour Toulouse. Mises à part quelques postures tranchées, le plus souvent, les élus ont adopté un positionnement prudent favorable sur le principe du projet mais soutenant le plus souvent les revendications particulières des habitants de leurs communes.

2223 Tenue des permanences

Le retentissement médiatique du projet et une opposition déjà structurée laissaient prévoir une forte mobilisation et donc une forte fréquentation des permanences. Le dispositif prévoyait la présence initiale d'un binôme, voire d'un trinôme dans les lieux d'enquête pressentis comme très sensibles. En cas de défaillance inopinée, un commissaire-enquêteur était placé en réserve. Ces dispositions ont permis généralement de répondre de façon satisfaisante aux sollicitations du public, sans temps mort, ni attente excessifs.

Le dispositif a été cependant en limite de capacité pour faire face à l'afflux de fréquentation en fin d'enquête avec parfois de longs entretiens (par exemple : 35 personnes à Saint-Selve (33), 37 à Bressols (82) et 45 à Montauban (82), pour trois commissaires-enquêteurs par permanence).

Malgré une opposition fréquente manifestée à l'égard du projet, l'ambiance générale des permanences a été sereine.

En Gironde, 425 personnes sont venues rencontrer la commission d'enquête lors des 68 permanences soit une moyenne de plus de 6 personnes par permanence.

Dans les **Landes**, 160 personnes sont venues rencontrer la commission d'enquête lors des 58 permanences soit une moyenne de près de 3 personnes par permanence.

En **Lot-et-Garonne**, ont été recensées 372 visites lors des 61 permanences soit une moyenne de plus de 6 personnes par permanence.

Le groupe de commissaires-enquêteurs qui avait en charge la **Haute-Garonne et cinq communes du sud du Tarn-et-Garonne**, a reçu 130 visites lors de 22 permanences. La fréquentation moyenne par permanence, s'élève à 6 personnes avec des écarts très importants entre Toulouse (très faible) et les autres communes dont la fréquentation, forte, était pratiquement proportionnelle au linéaire traversé.

Le groupe de commissaires-enquêteurs en charge du **Tarn-et-Garonne excepté cinq communes du Sud du département**, a reçu 324 visites lors de 30 permanences soit une moyenne de 10 personnes avec des écarts allant de zéro à 37 (à Bressols et à Saint-Cirice où un second registre a dû être ouvert.

En incluant la participation du président et du vice-président de la commission à certaines permanences dans les différents départements, pour apporter un soutien, échanger en situation avec le public, avec les élus et avec les membres de la commission, le total des heures de permanence s'élève à 1161, soit une moyenne de 10 heures de permanence par lieu d'enquête. Le nombre total de personnes reçues dans les différentes permanences a été de 1411.

2224 Faits marquants

Tout au long de l'enquête, certains élus locaux ont manifesté leur opposition au projet et ont autorisé le dépôt, à l'accueil de leur secrétariat, de « pétitions » ou « lettres-type » à remplir par le public. Ces documents ont été ensuite déposés dans les registres ou envoyés par courrier individuel ou groupé, au président de la commission d'enquête.

Au cours de certaines permanences, élus et membres d'associations sont venus en nombre. Cette présence massive montrait l'intérêt que les uns et les autres portaient à l'enquête toutefois les membres de la commission d'enquête ont eu dans ces cas, des difficultés pour assurer correctement leur rôle. Bien que cette situation n'ait pas constitué une entrave au bon

déroulement des permanences, elle est à signaler dans la mesure où pour assurer la sérénité de la permanence, un commissaire-enquêteur a été amené dans ces cas, à inviter les intéressés à plus de discrétion.

A Saint-Médard-d'Eyrans (33), une affichette d'une association d'opposants avait été placée à côté du dossier d'enquête, dans la salle consacrée aux permanences. En raison du caractère manifestement partisan de ce document, dans un lieu destiné à recueillir en toute impartialité, l'avis du public, un membre de la commission d'enquête a dû en demander le retrait.

La municipalité de Toulouse (31) ainsi que la communauté urbaine « Toulouse Métropole » n'ont pas souhaité accueillir de permanences dans leurs locaux. De ce fait ces dernières se sont toutes tenues dans les locaux de la Préfecture. Cela explique peut-être et au moins en partie, le peu d'affluence constaté, les toulousains étant plutôt habitués à être reçus au Capitole.

A Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47), lors de la permanence du samedi 22 novembre 2014, assurée par deux membres de la commission d'enquête, deux visiteurs ont cherché à provoquer un incident. Ils ont rapporté sur le registre d'enquête, des faits mensongers, voire diffamatoires cherchant à mettre en cause la neutralité d'un des commissaires-enquêteurs présents. Il en a été fait mention au registre d'enquête. Le président de la commission a été avisé téléphoniquement, de même que la gendarmerie nationale. Un rapport relatant les faits a été rédigé à toutes fins utiles.

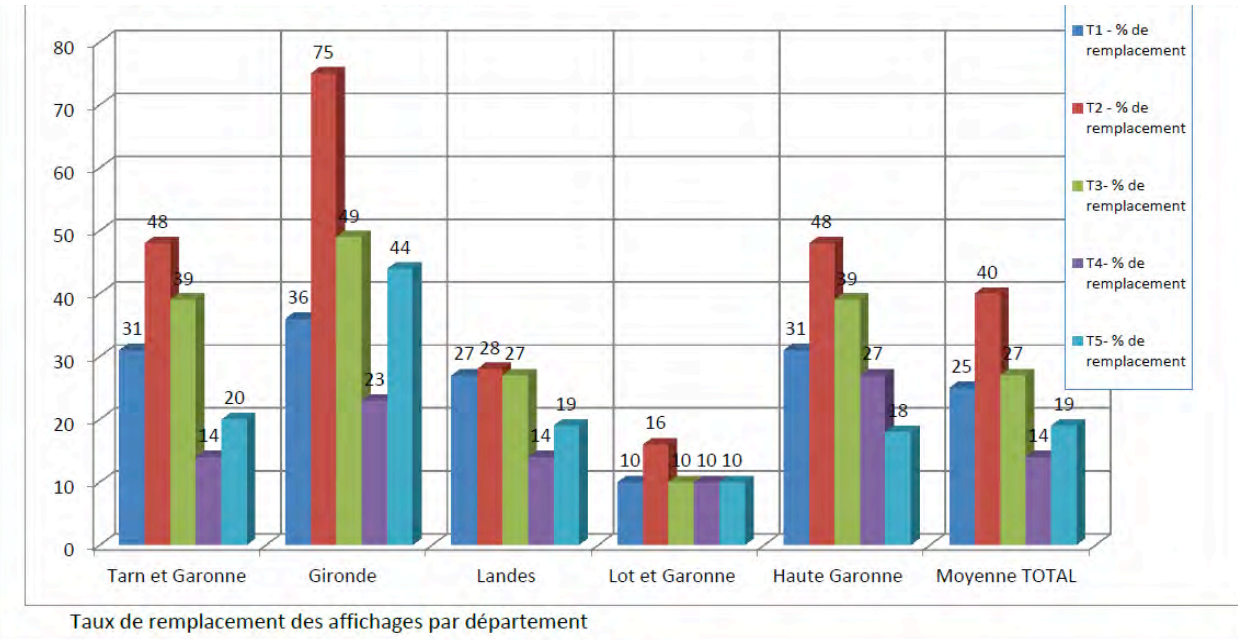
A Layrac (47), lors de la permanence du jeudi 4 décembre 2014, des opposants portant des pancartes hostiles au projet, ont déposé des bottes de paille sur le parvis de la mairie. De plus, avec l'autorisation du Maire de la commune, une délégation composée de responsables d'associations opposées à la LGV et d'administrés concernés par la variante H 228 ter proposée par l'Agglomération d'Agen et la municipalité de Layrac, a été reçue par les commissaires-enquêteurs dans la salle du conseil. La réunion s'est déroulée sous la forme de questions/réponses dans un climat courtois. Toutefois, il est à signaler la présence d'une journaliste d'un grand quotidien du Sud-ouest, qui s'est mêlée à l'assistance sans décliner sa qualié, laissant supposer qu'elle faisait partie de la délégation. A la demande du commissaire-enquêteur, la voyant prendre des notes, elle a déclaré être journaliste et être entrée sans invitation particulière ayant eu " vent " de la tenue de cette manifestation. Le lendemain, à la lecture de l'article sur internet, il s'est avéré que des photos avaient été prises sans demande préalable et que des enregistrements audio avaient été effectués à l'insu des participants. Le président de la commission d'enquête a été informé téléphoniquement de cet incident.

A Feugarolles (47) lors de la permanence du vendredi 5 décembre 2014, une manifestation pacifique organisée par l'association " Très Grande Vigilance en Albret " s'est déroulée sous la forme de pose de pancartes hostiles au GPSO placées à l'extérieur sur le parvis de la mairie. Les responsables de

ladite association sont restés auprès des commissaires-enquêteurs durant la matinée sans entraver le bon déroulement de la réception du public pour laquelle le droit requis en matière de confidentialité a été respecté.

A Roquefort (47) lors de la permanence du mercredi 3 décembre 2014, Jean-Pierre Pin, Maire de la commune, accompagné d'une forte délégation municipale, de Francis Garcia, Maire du Passage d'Agen, de Sylvie Lucy première adjointe au maire de Brax et de Bernadette Chevreau à la tête d'une douzaine de membres de l'Association de Défense et d'Information Roquefortaise (AdDIR) ont exprimé leur opposition au projet en remettant aux deux commissaires-enquêteurs présents, en présence de journalistes de « Sud-Ouest » (publié le 5/12) et de « La Dépêche du midi », un dossier faisant état de délibérations contre la ligne TER inter-gares et un dossier de l'AdDIR contre le projet avec une pétition de 588 signatures contre le TER. Il n'y a pas eu d'incident et le climat est resté calme.

327 panneaux d'affichages portant l'avis d'enquête publique ont été disposés le long du tracé. Ils ont fait l'objet de six contrôles par des huissiers de justice, par échantillonnage du 22 septembre au 21 novembre 2014. Les premières tournées ont montré un taux de détérioration (dégradation, disparition) élevé, à des niveaux variables selon les départements. Ce taux a semblé se stabiliser aux environs de 20% après la tournée n°3 et ceci de manière homogène sur l'ensemble du linéaire, à l'exception du département de la Gironde où près de 45% des panneaux ont encore fait l'objet d'un remplacement. L'histogramme ci-après permet de constater le taux de dégradation ou de disparition dans chaque département.



Taux de remplacement des affichages par département

Alertée le 29 septembre 2014 par le porteur du projet du non-affichage de l'avis de publication à la Mairie de Fargues-sur-Ourbise (47), la commission d'enquête a demandé aux services de la préfecture du Lot-et-Garonne d'intervenir pour assurer ledit affichage dans les délais réglementaires. Les

services de la sous-préfecture de Nérac ont procédé à la vérification. Il ne s'agissait en fait que d'un oubli.

Enfin, la commission d'enquête a été avisée par le porteur de projet, de l'agression, sans raison apparente, le 4 novembre 2014, sur le territoire de la commune de Campsas (47), d'un sous-traitant chargé d'assurer le contrôle de l'implantation des panneaux d'affichage le long du futur tracé. Le coup de tête de l'agresseur a pu être esquivé par la victime qui a signalé les faits (établissement d'un procès-verbal de renseignement judiciaire) à la brigade de Gendarmerie de Grisolles (47), sans porter plainte. A la date de clôture de ce rapport, il n'a pas pu être établi de façon certaine, un lien entre l'enquête publique et l'agression.

2225 Réunions d'information et d'échange

Deux réunions d'information et d'échange avaient été prévues initialement par l'arrêté de mise à l'enquête. Elles se sont tenues le 4 novembre 2014 à Pont du Casse (47) et le 6 novembre à Saint-Pierre-du-Mont (40). A la demande d'élus et d'associations, la commission a organisé trois réunions supplémentaires : le 29 novembre à Toulouse (31), le 2 décembre à Langon (33) et le 3 décembre à Bressols (82).

Nous avons dénombré la présence de 150 personnes à Pont du Casse, 200 personnes à Saint Pierre du Mont, 50 personnes à Toulouse, 350 personnes à Langon et 200 personnes à Bressols. Les cinq réunions ont duré approximativement trois heures, en présence d'une dizaine de membres de la commission et ont fait, chacune, l'objet d'un compte rendu écrit, joint en annexe 7, établi à partir d'un enregistrement audio, dans lequel les observations et contre-propositions du public ont été retranscrites.

Lors de chacune des cinq réunions, le président de la commission assisté d'un modérateur, a donné la parole au responsable de la mission GPSO pour rappeler les éléments essentiels du projet avant de permettre au représentant d'une coordination d'associations d'opposants d'exercer un droit de réponse d'une durée similaire. Le modérateur était ensuite chargé de distribuer la parole.
La réunion de Pont-du-Casse a été houleuse, des invectives fusant régulièrement, des affichettes « menteur ! » étant brandies à l'encontre du porteur de projet. Même si le responsable du GPSO n'a pas toujours pu développer comme il le souhaitait ses arguments, la réunion s'est déroulée sans incident grave et l'échange d'arguments a été riche.

A Saint-Pierre-du-Mont (40), au cours d'un débat intéressant, les opposants ont eu un comportement correct, laissant le porteur de projet s'exprimer et se contentant de brandir de temps à autre un carton rouge lorsque les réponses ne les satisfaisaient pas.

A Toulouse (31), comme à Bressols (82), les échanges ont été riches et se sont déroulés dans la plus grande sérénité.

A Langon (33), au bout de deux heures et demi de débats intéressants, le président de la commission a abrégé la réunion, l'échange entre les représentants de RFF et le public étant devenu impossible du fait d'une manifestation bruyante d'une partie de l'assemblée, manifestation qui ne semblait pas très spontanée. Quelques propos vifs ont été adressés dans la confusion de la fin de réunion, à l'adresse du porteur du projet et de membres de la commission.

2226 Autres entretiens conduits par la commission d'enquête

22261 Entretiens avec des élus

En dehors des permanences, la commission d'enquête a procédé, sur son initiative et dans le créneau de l'enquête, à plusieurs entretiens de personnalités élues avec (dans l'ordre chronologique) :

-Gabriel Bellocq, Maire de Dax, le 29 octobre 2014 ;

-Geneviève Darrieusecq, présidente de la communauté d'agglomération du Marsan et Maire de Mont de Marsan, les 3 et 6 novembre 2014 ;

-Henri Tandonnet, sénateur et vice-Président de l'agglomération d'Agen, le 13 novembre 2014;

-Henri Emmanuelli, député et président du conseil général des Landes, le 17 novembre 2014 ;

-François Péraldi, vice-président du conseil général de Haute-Garonne, chargé des transports, le 20 novembre 2014 ;

-Martin Malvy, président du conseil régional de Midi-Pyrénées, le 26 novembre 2014 ;

-Christophe Duprat, vice-président de la communauté urbaine de Bordeaux, chargé des transports, le 27 novembre 2014 ;

-Philippe Madrelle, président du conseil général de Gironde, le 1er décembre 2014 ;

-Alain Rousset, président du conseil régional d'Aquitaine, le 1er décembre 2014 ;

-Jean-Michel Baylet, président du conseil général du Tarn-et-Garonne, le 3 décembre 2014 ;

-Mme Henrard, vice-présidente de la communauté d'agglomération du grand Dax, le 4 décembre 2014 ;

Ces rencontres ont donné lieu à des comptes-rendus établis par la commission d'enquête.

22262 Entretiens avec des représentants d'associations

En dehors des permanences, la commission d'enquête s'est entretenue à leur demande, le 17 novembre 2014, avec des représentants d'associations d'opposants au projet :

- Mme Lecatonoux, présidente des « Amis de la Terre des Landes » et membre de la coordination « ACCRIL » ;

- Mr Pédespan, président de l'ACCRIL ;

- Mr Pancho Tellier, président de l'association « Nivelle-Bidassoa » ;

- Mr Cingal, président de la SEPANSO Landes ;

- Mr Recarte, vice-président du CADE ;

- Mr Lavictoire, membre du CADE ;

- Mr Legros membre des « Amis de la Terre » et de l'ACCRiL.

22263 Entretiens avec d'autres élus et responsables

A leur demande :

-Laurent Courbu, président de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Aquitaine, le 25 novembre 2014 ;

-Les élus de Saint-Martin-d'Oney et Uchacq-Parentis le 1er décembre 2014.

Sur initiative de la commission d'enquête :

-Bernard Duthoit, directeur de la stratégie et des grands projets à la SNCF, le 1er décembre 2014.

Ces rencontres ont donné lieu à des comptes-rendus établis par la commission d'enquête.

22264 Entretiens conduits pour les nécessités de l'enquête

Suite à l'approfondissement du dossier, à l'analyse de certaines observations relevées dans les registres des lieux d'enquête, le registre électronique ou dans les courriers, dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, la commission d'enquête a sollicité des entretiens et contributions complémentaires, hors période de l'enquête, pour nourrir son analyse sur les sujets concernés.

Le 14 janvier 2015, la commission d'enquête a rencontré Mikael Mora, ingénieur principal au service public de l'eau potable de Bordeaux-Métropole, au sujet de l'impact du projet sur la ressource en eau potable prélevée à partir de la galerie de Bellefond et des forages HT1, HT2, HT3 et Rocher 3 situés sur la commune de Castres-Gironde (33). Le service public de l'eau a confirmé son avis dans une lettre du 22 janvier 2015, jointe en annexe 8.

Le 30 janvier 2015, le président de la commission d'enquête s'est entretenu téléphoniquement et par courriel avec Jean- Christophe Rousseau, chef de projet DM1 à TIGF, au sujet de l'impact du projet sur les installations de transport et de stockage de gaz (voir annexe 8).

Le 8 janvier 2015, la commission d'enquête a rencontré Xavier Lavaud, suite à ses contributions sur le registre électronique (INTE-1792 et INTE-1916) pour un complément d'information.

Le 3 février 2015, un complément d'information a été demandé à René Pralat, professeur à l'IUT de Bordeaux au sujet du calcul du bilan carbone suite à son observation d'ordre technique (33-LAND-3-72).

23 Après la fin de la période d'enquête publique

231 Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres

Les observations du public ont été recueillies au moyen du registre électronique, des courriers et des registres placés dans les différents lieux d'enquête.

Le registre électronique accessible par l'adresse www.gironde.gouv.fr, ouvert le 14 octobre 2014 à 0h a été fermé le 8 décembre à 24h. La totalité de son contenu informatique était consultable en permanence par le public et une copie « papier » a été mise à la disposition du public au siège de l'enquête, dès son extraction et dans les meilleurs délais. Cette copie « papier » a été remise aux services de l'Etat.

Les courriers adressés au siège de l'enquête ont été remis au fur et à mesure au président de la commission qui a procédé à leur dépouillement. Des photocopies de ces courriers étaient mises à la disposition du public au siège de l'enquête. La liste des courriers qui n'ont pas été pris en compte pour des raisons de dates, figure au § 2432 du présent rapport. Les originaux de ces courriers ont été remis aux services de l'Etat.

Les registres déposés dans les 116 lieux d'enquête ont été régulièrement scannés et l'épreuve collationnée dans une base de données. A la fin de l'enquête, les registres ont été récupérés par les commissaires-enquêteurs, regroupés dans un lieu départemental unique pour procéder à la dernière opération de scannage, vérifiés par les membres de la commission et acheminés vers le président de la commission d'enquête qui a procédé à leur clôture le 19 décembre 2014. Les originaux de ces registres ont été remis aux services de l'Etat.

Les dossiers d'enquête déposés dans les mairies ont été laissés à la disposition des municipalités.

L'ensemble des contributions, quel que soit leur mode de consignation, ont été enregistrées dans la base de données appelée « DROP » (Dossier de Recueil des Observations du Public), selon des modalités approuvées par la commission d'enquête. La présentation de la base de données figure en annexe 12. La convention établie entre la commission et le maître d'ouvrage figure en annexe 11. Chaque semaine, la commission a procédé à la validation des entrées dans DROP. L'utilisation d'un tel outil s'est avérée indispensable pour partager et organiser le travail d'une commission de 21 membres, géographiquement dispersés.

La très grande quantité des contributions, la densité des courriers et de certains registres ont rendu l'entrée des données dans DROP, laborieuse. Ce n'est que le 19 février 2015 qu'il a été possible de constater la fin de la

transcription des observations dans DROP (voir annexe 6 sur support numérique).

232 Notification du procès-verbal de synthèse des observations et mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Les 16 et 17 décembre 2014, la commission s'est réunie à Agen (47) pour faire le point sur l'analyse et la synthèse des observations et sur les questions complémentaires à poser au maître d'ouvrage.

Une première rencontre avec le porteur de projet a eu lieu dès le 23 décembre 2014 pour prendre acte que la base de données « DROP » ne contenait pas encore toutes les données nécessaires à la commission pour finaliser son procès-verbal de synthèse. La rencontre a permis également à la commission de donner à RFF les grandes tendances des observations et des interrogations du public et les grands sujets sur lesquels la commission interrogera le maître d'ouvrage afin de permettre à ce dernier de commencer à élaborer ses réponses. Un rendez-vous a été pris le 13 janvier 2015 pour la signature conjointe du procès-verbal de synthèse.

Le 13 janvier 2015, le procès-verbal de synthèse, élaboré par la commission d'enquête (voir annexe 3), a été remis au porteur du projet avec toutefois une réserve sur les références à la base de données « DROP », figurant dans le document.

DROP est un outil qui a été complété et enrichi au fur et à mesure du déroulement de l'enquête. Il a été utilisé par la commission d'enquête pour partager, analyser et exploiter l'ensemble des observations du public. Il convient de préciser que les données engrangées dans la base, après scannage et retranscription ne se substituent pas aux supports réglementaires de collecte des observations que sont les registres « papier », le registre électronique (dont une version papier a été tirée) et les courriers adressés au président de la commission d'enquête, qui sont conservés par l'autorité organisatrice. Le détail de la méthodologie retenue et de l'emploi de la base de données DROP figure au § 24 ci-après.

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage a été remis à la commission d'enquête le 27 janvier 2015 (voir annexe 4).

Les 12 et 13 février 2015, la commission d'enquête s'est réunie à Mont-de-Marsan (40) pour procéder à une analyse bilantielle.

24 Méthodologie adoptée pour le recueil, le transfert, le traitement, l'analyse et la synthèse des observations

241 Le recueil, le transfert et le traitement des observations

Le recueil et le transfert des observations émises par le public ont fait l'objet d'accords entre la commission d'enquête et la DDTM 33, entre la DDTM 33 et le maître d'ouvrage et entre la commission d'enquête et le maître d'ouvrage.

Entre la commission d'enquête et la DDTM 33, il a été convenu des modalités de recueil et de transfert vers la commission d'enquête des observations électroniques et des courriers adressés au président de la commission d'enquête GPSO/LN. Entre la DDTM 33 et le maître d'ouvrage, il a été convenu des modalités de transfert des observations électroniques vers le porteur de projet.

Entre la commission d'enquête et le maître d'ouvrage, une convention relative à la base de données de l'enquête publique du GPSO/LN a été signée le 7 octobre 2014 entre Daniel Maguerez, président de la commission d'enquête et André Bayle, chef de la mission GPSO (voir annexe 11).

Le maître d'ouvrage a mis en place avec son prestataire « Egis », une base de données de type « SQL Server » pour recenser puis traiter l'ensemble des observations, décomposées, si nécessaire, en questions exprimées (voir annexe 12). Compte tenu du nombre important d'observations attendues, il était indispensable que la commission d'enquête GPSO/LN dispose au fil de l'eau, pour le travail d'interprétation et de synthèse relevant de sa seule responsabilité, de toutes les observations consignées quel que soit leur mode d'acheminement. La commission avait demandé au porteur de projet de mettre à sa disposition les données reçues (observations décomposées en questions) et de procéder à des traitements en termes d'analyse quantitative.

Toutes les observations transmises au maître d'ouvrage (registres papier, contributions électroniques, courriers transmis à la commission d'enquête, questions émises lors de permanences ou de réunions d'information et d'échanges ou d'entretiens divers) ont été retranscrites dans la base de données, identifiées et triées par le porteur de projet et son prestataire selon des critères et une thématique fixés dans une note de méthode approuvée par la commission d'enquête, avec l'objectif d'assurer l'exhaustivité des saisies et l'objectivité des classements.

242 L'analyse et la synthèse des observations

Le maître d'ouvrage a mis ce traitement à la disposition de la commission d'enquête sous forme de tableaux dénommés DROP (Dossier de recueil des observations du public) transmis chaque semaine, recensant l'ensemble des observations recueillies, tous supports confondus, ainsi que leur déclinaison en questions et leur catégorisation par mots-clés.

La commission d'enquête a assuré chaque semaine par département, le contrôle et la validation de ces tableaux. Le maître d'ouvrage a procédé aux corrections demandées par la commission d'enquête. Il a fourni en outre, à la commission toutes les données quantitatives résultant des identifications et des tris et transmis les traitements statistiques, résultats des requêtes demandées par la commission.

La commission, organisée en équipes thématiques, a relevé à partir des tableaux sous Excel transmis, toutes les questions relevant de chaque thème ou sous-thème. Le procès-verbal de synthèse (voir annexe 3) ainsi que la partie synthèse des observations du présent rapport ont été élaborés sur cette base.

La commission d'enquête a également assuré le récolement des observations en vérifiant que toutes les observations portées sur les registres et que tous les courriers adressés au président de la commission d'enquête étaient bien présents dans le DROP et seulement ceux-là. Un indispensable et fastidieux travail de contrôle et de vérification en aval, a donc été conduit par les membres de la commission.

243 Points particuliers

2431 Les contributions externes (AFSB et AFNT)

Les dates d'enquête publique coïncidant, au moins au départ, pour GPSO/LN, GPSO/AFSB et GPSO/AFNT, il était craint que des observations ne soient pas transmises à la bonne commission d'enquête. Il a donc été convenu entre les trois présidents de commission d'enquête et avec l'accord des autorités organisatrices, de se tenir informés des éventuelles observations mal orientées.

Ainsi, les présidents des commissions d'enquêtes AFSB et AFNT nous ont communiqué un certain nombre de contributions du public, déposées dans le cadre de leurs enquêtes respectives et sur leurs supports associés. Ces contributions sont considérées par eux comme portant des observations relatives à l'enquête publique GPSO/LN.

Par la commission GPSO/AFSB, nous avons eu connaissance de 146 contributions déposées sur le site internet de l'enquête AFSB, 9 sur le registre de Bègles, 36 sur le registre de Cadaujac, 34 sur le registre de Saint-Médard-d'Eyrans.

Par la commission GPSO/AFNT, nous avons eu connaissance de 22 contributions déposées sur le site internet de l'enquête AFNT, 18 sur le registre de la Préfecture de Haute-Garonne, 6 sur le registre de Toulouse, 1 sur le registre de Lespinasse, avant la date de clôture de l'enquête GPSO/LN, l'enquête de GPSO/AFNT ayant pour sa part, été prolongée jusqu'au 8 janvier 2015.

Un examen de ces contributions externes (voir annexe 15 sur support numérique) a visé à s'assurer que tous les thèmes abordés l'étaient également dans le cadre de l'enquête sur les lignes nouvelles. Il s'agissait essentiellement de l'opportunité du projet au regard de solutions alternatives, de la rentabilité du projet, des nuisances sonores, vibratoires et visuelles en phase « exploitation » et en phase « chantier », des atteintes à l'environnement, de la dévalorisation des biens immobiliers et de la sauvegarde des zones d'expansion des crues.

Ces thèmes étant déjà largement abordés dans les observations pour l'enquête GPSO/LN, ces observations externes n'ont pas nécessité de traitement particulier.

2432 Courriers non traités (hors délais)

La commission d'enquête a écarté de l'étude, 19 courriers adressés au président de la commission mais qui n'ont pas été expédiés avant le 8 décembre 2014 à minuit.

1) Contribution de Yves Allard sous bordereau d'envoi de la Mairie de Montbartier, posté le 9 décembre 2014.
2) Courrier de Monique Monié, posté le 9 décembre 2014.
3) Courrier de la CCI Tarbes et Hautes Pyrénées, posté le 9 décembre 2014.
4) Courrier du directeur de l'eau de la CUB avec 3 annexes, posté le 9 décembre 2014 et adressé par erreur à GPSO/ AFSB.
5) Courrier de Martine, Dominique, Aymeric et Loraine Navarro, posté le 9 décembre 2014.
6) Courrier de Christian Detcherry (7 feuilles), posté le 10 décembre 2014.
7) Motion du 5 décembre 2014 de la commune de Saint-Michel-de-Rieufret, postée le 9 décembre 2014.
8) Courrier de Pierre Lataste (2 feuilles), posté le 9 décembre 2014.
9) Délibération du 2 décembre 2014 de la commune de Villemade (82), postée le 9 décembre 2014.
10) Contribution de la société coopérative agricole Euralis (2 feuilles), postée le 9 décembre 2014.
11) Lettre du président du conseil général de Hautes-Pyrénées (2 feuilles), arrivé le 12 décembre 2014 avec un cachet de la poste masqué.
12) Contribution de Yvan Padovani (2 feuilles), président de l'ACCA de Retjons, postée le 11 décembre 2014.
13) Copie du mail de Chantal Lavigne Baget expédié à la DDTM le 9 décembre 2014.
14) Copie du mail de Pascal Sotiriades expédié à la DDTM le 9 décembre 2014.
15) Courrier du Maire de Balma (31) expédié le 11 décembre 2014
16) Courrier du président de la région Midi-Pyrénées intitulé « Avis de la Région Midi-Pyrénées » adressé au bureau du président de la commission, expédié le 16 décembre 2014.

17) Courrier du président de la région Midi-Pyrénées adressé au bureau du président de la commission et faisant envoi de la délibération n°14/12/10.27, en date du 11 décembre 2014, de la commission permanente et d'un document de 5 pages « Pour les lignes à grande vitesse des GPSO et les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse » expédié en RaAR le 19 décembre 2014.
18) Courrier du Maire de Montbeton (82) faisant envoi d'un extrait d'une délibération du conseil municipal en date du 16 décembre 2014.
19) Courrier de Stéphane Bouillon expédié le 26 décembre 2014.
20) Courrier en date du 20 janvier 2015 et arrivé au siège de l'enquête le 26 janvier 2015, de Alain Gabach, Maire de Lamothe-Capdeville (82), faisant envoi d'une délibération de son conseil municipal du 17 novembre 2014.

A noter toutefois que certaines de ces observations ont pu être prises en compte du fait qu'elles ont également fait l'objet d'un autre mode de transmission que le courrier. Les originaux de ces courriers ont été remis aux services de l'Etat.

25 Relation comptable des observations du public

251 Une approche différenciée des contributions, des observations et des questions

Pour assurer une analyse complète de la participation du public, la commission a distingué les « contributions », les « observations » et les « questions ».

Les contributions regroupent l'ensemble des participations quelle qu'en soit la forme, y compris la signature d'une pétition ou d'une lettre-type. Les pétitions et lettres-types font l'objet d'une étude ci-après.

Les observations sont pour leur part toutes singulières, ce qui a pour conséquence qu'elles ne sont comptées qu'une fois lorsqu'elles ont fait l'objet d'une même lettre-type ou d'une même pétition.

Les observations pouvant comporter des remarques ou interrogations relevant de thèmes très différents, elles ont été divisées en « questions » pour faciliter l'analyse thématique par la commission d'enquête.

252 Analyse quantitative globale

En recensant le nombre de personnes ayant apposé leur signature sur les registres, ceux ayant contribué par internet ou par courrier adressé au président, la commission d'enquête constate la participation de 6912 personnes. Si on ajoute les 7099 signataires des pétitions, on obtient 14011 contributions, toutefois ce chiffre peut comporter des double-comptes.

L'enquête publique a permis la collecte de 5502 observations que l'on peut qualifier de singulières, ayant été décomposées en 20523 questions se répartissant dans les 7 thèmes retenus au départ pour la déclaration d'utilité publique :

- Economie générale du projet,
- Choix du tracé,
- Projet technique,
- Cadre et qualité de vie des populations,
- Agriculture, viticulture et sylviculture,
- Milieux naturels,
- Organisation et impacts du chantier.

Les questions relevant de la MECDU ont été collectées à part, ainsi que les observations relevant de l'enquête proprement dite.

Cette répartition par thème a été légèrement modifiée dans l'exposé (partie III du présent rapport) pour mieux prendre en compte les nombreuses questions portant sur les alternatives au projet. Ainsi, a-t-il été créé un

chapitre dédié aux « alternatives au projet » et les thèmes « choix du tracé » et « projet technique » ont été regroupés dans un même chapitre.

253 Analyse des pétitions et des lettres-types

Les pétitions ont exprimé une opposition dénonçant essentiellement un projet *« ruineux, dévastateur et inutile »*. Les lettres-types adressées à la commission soit par courrier, soit par le biais du registre électronique et des registres des lieux d'enquête, défendent souvent une position très proche de celle des pétitions. Un certain nombre de personnes ont confirmé leur contribution en déposant dans plusieurs lieux d'enquête ou en doublant par courrier ou courriel, au point que la justesse du décompte final reste incertaine.

En tout état de cause, toutes les problématiques soulevées ont été enregistrées et analysées dans le rapport d'enquête.

2531 Les envois par courrier au président de la commission

Les principaux envois de lettres-types ou pétitions, adressées par courrier, sont détaillés ci-après.

Une pétition de 4025 signatures transmise par l'association « Coordination 47-TGV en Albret » contre la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et pour la modernisation de la ligne actuelle (COUR-741). Cette pétition a recueilli 1809 signatures en ligne et 2216 sur papier avec des dates de collecte qui ne sont pas précisées.

Une pétition comportant 1890 signatures adressées par courrier pour dire «Non au viaduc de la LGV Bordeaux-Toulouse devant le château de Trenquelléon » (COUR-687).

Une pétition de 909 signataires de Gironde émettant un avis défavorable au projet de LGV Bordeaux-Toulouse, soulignant la situation économique, l'impact sur le cadre de vie et un site viticole, et la traversée du site de protection des sources de Bellefond (COUR-649).

Une pétition des riverains de Montbeton (82) et de Lacourt-Saint-Pierre (82) (COUR-48) sollicitant un maximum de protection contre les nuisances sonores, le rétablissement des riverains dans leur bien immobilier, ainsi que de l'équilibre économique et écologique de la commune.

Treize sylviculteurs des Landes et de Gironde, ont attiré l'attention sur l'impact du projet sur la filière (COUR-154).

Un ensemble de 100 courriels (COUR-554) et de 150 lettres types provenant essentiellement de Saint-Médard-d'Eyrans (COUR-575) manifeste une opposition au projet, du fait de son impact environnemental, de son coût et se positionne pour une amélioration des lignes existantes.

Une pétition de 213 signatures en provenance de Bressols (82) dénonce principalement, le passage de la ligne en zone d'activités économiques, l'importance des nuisances et les dépenses injustifiées.

2532 Le dépôt dans les registres des lieux d'enquête

Plusieurs pétitions ou lettres-types ont été déposées dans les registres mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête.

25321 En Gironde, il a été dénombré 22 pétitions ou lettres-types regroupant au total 870 signatures.

En mairie de Captieux (33), 152 lettres-types dénonçant l'incohérence du tracé, l'impact sur la commune, les conséquences environnementales dévastatrices, les conséquences humaines et financières importantes ont été dénombrées.

En mairie de Lerm-et-Musset, 160 personnes ont qualifié le projet de *« ruineux, dévastateur et inutile ».*

En mairie d'Escaudes, ce sont 110 personnes qui ont consigné la même observation.

En mairie de Landiras, 115 signatures sont apposées sur la même dénonciation.

En mairie de Castres-Gironde, 76 lettres-types intitulées *« argumentaire pour l'amélioration des lignes existantes »* ont été déposées.

En mairie de Saint-Médard-d'Eyrans, il a été relevé 20 lettres-types intitulées *« voilà pourquoi je suis contre le projet »* et dénonçant notamment, les fortes nuisances sonores, la situation économique de la France et l'impact environnemental).

A Bernos-Beaulac, 114 lettres-types ont été dénombrées .

25322 En Lot et Garonne, 23 pétitions ou lettres-types ont recueilli au total 1135 signatures.

En mairie de Roquefort, 580 signatures ont été recueillies par l'association AdDIR qui s'oppose à la réalisation de la liaison ferroviaire inter-gares Brax – Agen.

En mairie d'Ambrus, 88 personnes ont réclamé le retour au tracé initial pour éviter la proximité du hameau de Cantinolle.

En mairie de Saint-Martin-de-Curton, deux pétitions de 71 et 61 signatures auxquels s'ajoutent 206 lettres-types ;
En mairie de Pindères, 51 signatures ont été dénombrées ; Dans ces deux communes, il s'agissait de dénoncer globalement l'inutilité du projet, son coût excessif et l'impact environnemental trop important.

25323 En Tarn-et-Garonne, 13 pétitions regroupant globalement 1735 signatures ont été dénombrées.

En préfecture de Montauban, 1580 personnes souhaitent des améliorations du réseau existant, regrettent des dégâts environnementaux phénoménaux et un coût excessif. (PF82-2).

En mairie de Saint-Michel, 59 signatures ont été déposées le 5 décembre 2014 en appui d'une contribution détaillant de nombreux motifs d'opposition au projet (82-SMIC-07).

25324 Dans le département des Landes, 85 signatures ont été réunies pour approuver le tracé à hauteur de la commune d'Uchacq-et-Parentis proposé à l'enquête publique.

25325 En Haute-Garonne, une pétition a rassemblé 12 signatures (3-GREN-02)

254 Analyse des observations en fonction du mode de collecte

Le tableau suivant donne la répartition des observations en fonction du mode de collecte.

	Nombre d'observations	Favorables	%
Registres sur les lieux d'enquête	2898	45	2%
Internet	2076	284	14%
Courriers	505	23	5%
Entretiens avec des responsables et RIE	23	11	50%
Ensemble	5502	363	7%

2541 Les registres dans les lieux d'enquête

La collecte sur les registres a également été importante mais l'analyse des registres met en évidence une grande disparité de la fréquentation des 116 lieux d'enquête. Le nombre d'observations déposées, varie de 1 comme à Saint-Jory (31), Retjons (40), Canenx-et-Réaut et Giscos (33)) à 178 (Layrac). 18 lieux d'enquêtes ont enregistré plus de 50 observations (Saint-Selve : 128, Landiras : 96).

C'est essentiellement par ce mode de contribution, que les particuliers notamment les riverains du tracé ont exprimé leurs préoccupations locales. Le dépôt des observations en dehors des permanences, a parfois été anarchique. Ainsi, certains registres de communes ont été récupérés en très mauvais état, ce qui laisse supposer, soit un manque de surveillance des registres par les municipalités, soit une volonté de rendre la tâche plus ardue à la commission d'enquête. Ainsi, le récolement des observations portées sur les registres a parfois été très difficile.

Seuls 2% des observations portées sur les registres étaient clairement favorables.

2542 Le registre électronique

La collecte par internet est un succès, tant par le nombre d' observations enregistrées que par le contenu des contributions. Elles sont généralement très argumentées, portent souvent sur l'ensemble du projet et présentent l'avantage important pour la commission d'enquête d'être très lisibles et rapidement exploitables.

A noter que 14 % des observations par internet étaient favorables au projet, ce qui représente 78% de toutes les observations favorables.

2543 Les courriers

Les courriers adressés à la commission d'enquête sont nombreux, souvent épais, dépassant parfois la centaine de pages. D'origines diverses, ils sont souvent très argumentés : les municipalités, les associations, les collectivités ont utilisé ces modes de contribution.

De nombreux courriers sont arrivés les derniers jours de l'enquête. Certains courriers avaient déjà été déposés dans les registres créant ainsi des doublons. Des lettres-types ou des documents identiques ont été reçus de manière éparse. Cette pratique sans doute, l'intention de faire nombre (« bourrage »). La commission a eu la lourde tâche de dépouiller, d'enregistrer et de classer plus de 700 envois. Déduction faite des doubles, le nombre de courriers s'est établi à 505.

A noter que seuls 5% de ces courriers se prononçaient favorablement.

2544 Autres sources d'observations

Les entretiens avec les responsables politiques, administratifs et associatifs conduits par la commission ont fait l'objet d'un compte-rendu voire d'un verbatim.
Les cinq réunions d'information et d'échanges ont toutes fait l'objet d'un enregistrement et d'un compte-rendu et quatre d'entre elles, d'un verbatim.

255 Analyse des observations et des questions en fonction des thèmes abordés

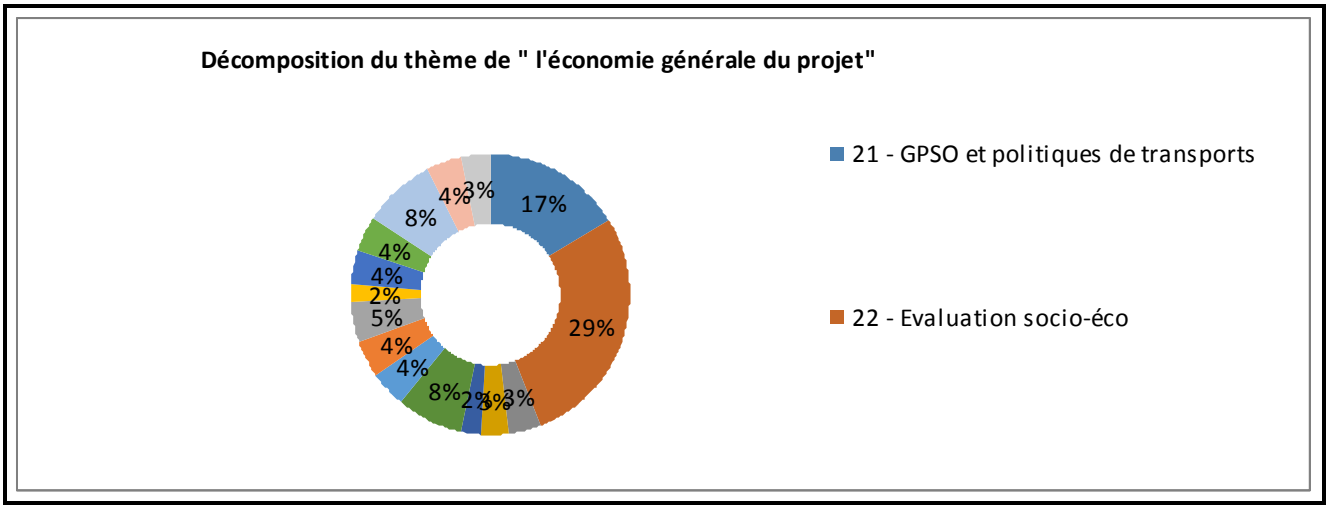
Les 5502 observations singulières ont porté sur un ou plusieurs des 7 thèmes principaux. Le tableau suivant donne la répartition des questions et des observations concernées, dans les différents thèmes.

Thèmes principaux	Nombre d'observations concernées (% au regard du nombre total d'observations)	Nombre de questions abordées (% au regard du nombre total de questions)
1 - Economie générale du projet	4163 (75%)	9779 (48%)
2 - Choix du tracé	618 (11,2%)	707 (3%)
3 - Projet technique	425 (7,7%)	462 (2%)
4 - Cadre et qualité de vie des populations	1976 (36%)	3277 (16%)
5 - Agriculture, viticulture, sylviculture	1536 (27,9%)	2179 (11%)
6 - Milieux naturels	1714 (31,1%)	2601 (13%)
7 - Organisation et impacts du chantier	580 (10,5%)	832 (4%)
Total		**20523**

Une première constatation s'impose. Sur les 5502 déposants d'observations, 4163, soit 75%, ont abordé le thème de l' «économie générale du projet», ce qui révèle qu'il s'agit là d'une préoccupation majeure du public.

Le thème de « l'économie générale du projet » comportait plusieurs sous-thèmes. Comme le montre le tableau suivant, la commission a relevé l'intérêt porté dans ce thème à :

« L'évaluation socio-économique » : 29%
« La politique des transports et l'aménagement du territoire » : 17%.



Trois autres thèmes ont intéressé un pourcentage significatif de déposants :
« Le cadre et la qualité de vie » : 36%
« Les milieux naturels » : 31%
« L'agriculture, la viticulture et la sylviculture » : 28%

Les thèmes plus techniques ont nettement moins intéressé :
« L'organisation et les impacts du chantier » : 10,5%
« Le projet technique » : 7,7%

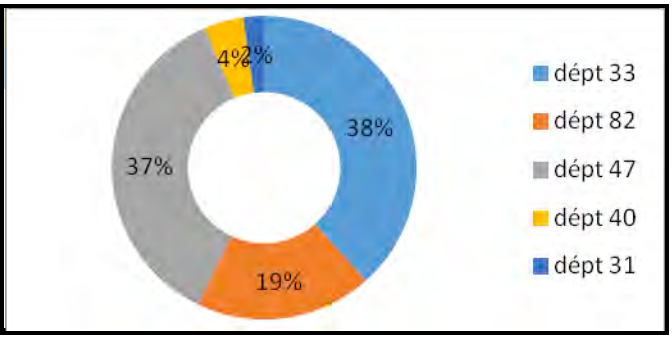
La répartition de l'ensemble des questions dans les sous-thèmes est détaillée ci-dessous :

Thème	Sous-thème	Nombre de questions	%
1- Economie générale du projet	1- GPSO/Politiques des transports et aménagement du territoire	3289	16%
	2 - Evaluation socio-économique	5789	28%
	3 - Enjeux liés à l'amélioration des services ferroviaires	701	3%
2 - Choix du tracé	Choix du tracé (non décomposé)	707	3%
3 - Projet technique	Projet technique (non décomposé)	462	2%
4 - Cadre et qualité de vie des populations	1 - Foncier, bâtis	1611	8%
	2 - Bruit, vibrations, pollution	822	4%
	3 - Autres	844	4%
5- Agriculture, viticulture, sylviculture	1 - Agriculture	983	5%
	2 - Viticulture	396	2%
	3 - Sylviculture	800	4%
6 - Milieux naturels	1 - Eaux souterraines et superficielles	874	4%
	2 - Biodiversité	1727	8%
7 - Organisation et impacts du chantier	Organisation et impacts du chantier (non décomposé)	832	4%
Autres	Autres	686	3%

256 Analyse géographique des questions

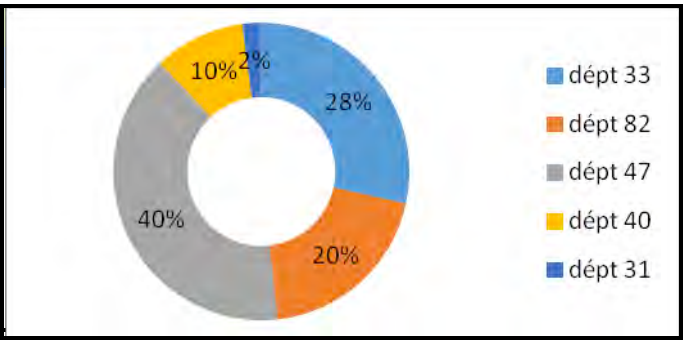
Une analyse géographique révèle les sensibilités différentes selon les départements.

Economie générale du projet	
Département	**Nombre de questions**
internet/courrier	4926
dépt 33	1860
dépt 82	914
dépt 47	1769
dépt 40	203
dépt 31	107

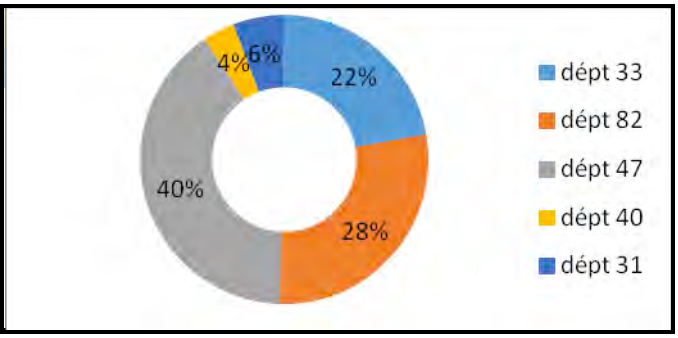


Si la Gironde et le Lot-et-Garonne se partagent les trois-quarts des questions formulées, le sujet de « l'économie générale du projet » est essentiellement soulevé par les contributions sur internet.

choix du tracé	
Département	**Nombre de questions**
internet/courrier	222
dépt 33	138
dépt 82	96
dépt 47	193
dépt 40	48
dépt 31	10



Projet technique	
Département	**Nombre de questions**
internet/courrier	183
dépt 33	62
dépt 82	79
dépt 47	112
dépt 40	10
dépt 31	16

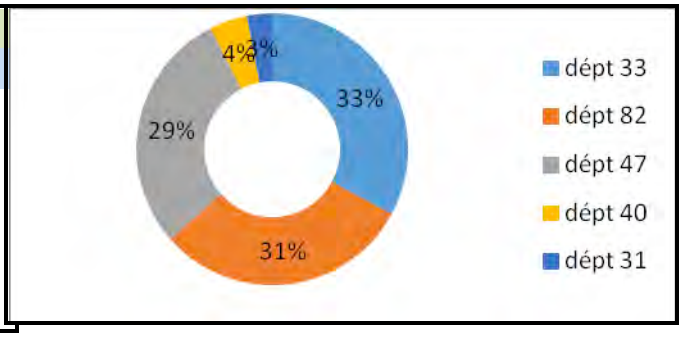


Le débat qui s'est instauré au sujet du tracé et du projet technique a notamment porté sur la demande de variante visant à éloigner le tracé du centre historique de Layrac (47). La mobilisation d'ensemble sur ces thèmes est finalement très modeste.

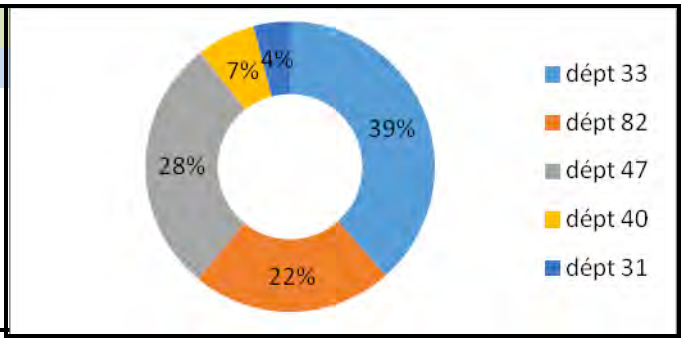
Comme le montrent les tableaux suivants, le département de la Gironde a la plus forte contribution aux thèmes « cadre et qualité de vie », « activités

agricoles, viticoles et sylvicoles » et se distingue surtout pour « milieux naturels ». Les départements de la Gironde, du Lot-et-Garonne et du Tarn-et-Garonne ont manifesté un intérêt équivalent pour « cadre et qualité de vie » et « activités agricoles, viticoles et sylvicoles ». La contribution des Landes et plus encore de la Haute-Garonne, est toujours en retrait.

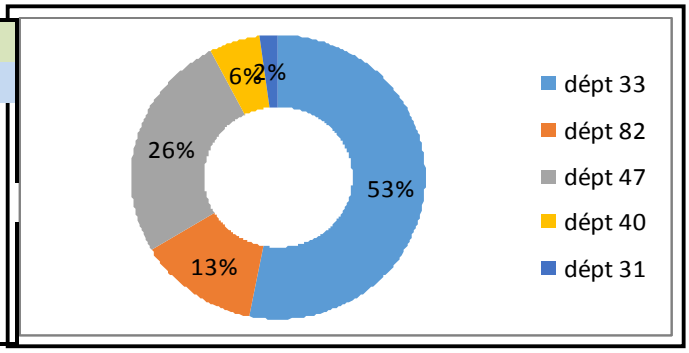
Cadre et qualité de vie	
Département	**Nombre de questions**
internet/courrier	1148
dépt 33	701
dépt 82	651
dépt 47	617
dépt 40	96
dépt 31	64



activités agricoles, viticoles et sylvicoles	
Département	**Nombre de questions**
internet/courrier	904
dépt 33	491
dépt 82	286
dépt 47	363
dépt 40	83
dépt 31	52

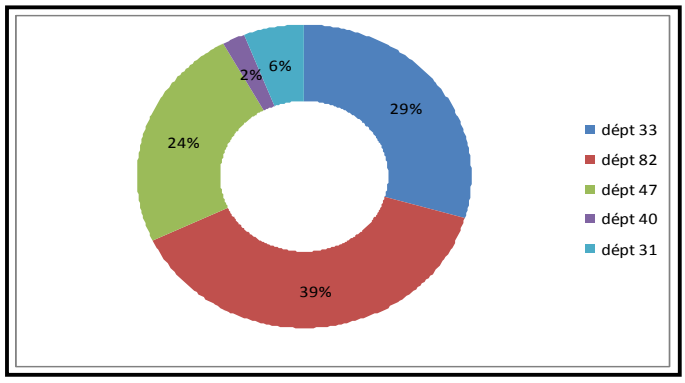


Milieux naturels	
Département	**Nombre de questions**
internet/courrier	1112
dépt 33	788
dépt 82	201
dépt 47	390
dépt 40	82
dépt 31	28



L'organisation et les impacts du chantier ont, en revanche, beaucoup préoccupé les intervenants du Tarn-et-Garonne et, dans une moindre mesure, ceux de Gironde et du Lot-et Garonne, les Landes et la Haute-Garonne restant très en retrait.

Organisation et impacts du chantier	
Département	**Nombre de questions**
internet/courrier	289
dépt 33	160
dépt 82	209
dépt 47	130
dépt 40	13
dépt 31	31



257 Analyse des observations par type de contributeur

Cette analyse révèle d'abord une forte mobilisation des particuliers mais les différentes composantes de la société sont également représentées en particulier les syndicats et associations et les collectivités locales.

	Nombre d'observations	%	Favorables	% Favorables
Entreprises	110	2%	27	24,5%
EPCI / élus/ collectivités locales	172	3,1%	22	12,8%
Institutions publiques	24	0,4%	9	37,5%
Particuliers	4385	79,7%	262	6%
Syndicats/ associations	330	6%	8	2,4%
Anonymes	481	8,7%	14	2,9%
Ensemble	5502	100%	342	6%

Le tableau met aussi en évidence qu'aucune catégorie n'est majoritairement favorable au projet.

Les institutions publiques et les entreprises sont les plus favorables. Ensuite viennent les collectivités locales. Les particuliers, syndicats et associations sont pour leur part, particulièrement peu favorables.

2571 Collectivités territoriales

25711 Les conseils régionaux et généraux ainsi que les grandes agglomérations situées sur le tracé se sont prononcées essentiellement par la voix de leur président ou présidente lors d'un entretien avec la

commission. Un courrier ou une motion est venu parfois confirmer leur position. Tous accueillent favorablement le projet.

25712 Les communes se sont essentiellement exprimées au moyen de délibérations mais aussi au travers de motions du conseil municipal ou par la voix de leur Maire. Certaines communautés de communes ont également fait connaître leur position.

En Gironde

Deux communautés de communes expriment un avis défavorable au projet : CdC Coteaux et Landes de Gascogne et CdC du Bazadais.

La communauté de communes du Sud-Gironde adopte une attitude plus résignée assortie de la demande de prise en compte d'exigences diverses.

Pour les communes, 22 délibérations de conseils municipaux expriment un avis défavorable au projet :

Ayguemortes-les-Graves, Balizac, Beautiran, Bernos-Beaulac, Captieux, Castres-Gironde, Cazalis, Escaudes, La Brède, Landiras, Léognan, Lerm-et-Musset, Louchats, Lucmau, Pompéjac, Portets, Préchac, Saint-Médard-d'Eyrans, Saint-Michel-de-Rieufret , Saint-Morillon, Saint-Selve, Sauviac).

En Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne

Neuf communes du Tarn-et-Garonne et une de Haute-Garonne expriment des positions plutôt résignées assorties de la prise en compte d'exigences diverses émanant à la fois des élus et des administrés. Il s'agit souvent des acquisitions et expropriations, de la protection contre les nuisances sonores, des raccordements ou des rétablissements de voiries.
Tarn-et-garonne : Albefeuille-Lagarde, Auvillar, Bressols, Campsas, Lacourt-Saint-Pierre, Montbeton, Saint-Nauphary, Saint-Nicolas-de-la-Grave (2)
Haute-Garonne : Saint Rustice

Deux délibérations de conseils municipaux du Tarn-et-Garonne expriment un avis défavorable au projet.
Grisolles et Verdun-sur-Garonne

En Lot-et-Garonne

Quatre délibérations de conseils municipaux sont plutôt favorables sous réserve de la prise en compte de leurs réserves (variante de tracé et raccordements de voiries) : Brax, Layrac, Bruch, Sainte-Colombe-en-Bruilhois (Lot-et-Garonne).

Douze délibérations expriment un avis défavorable au projet : Allons, Caudecoste, Fargues, Feugarolles, Garganvillar, Houeillès, Montesquieu, Pompogne, Poussignac, Roquefort, Saint-Laurent, Saint-Martin-de-Curton,

Dans les Landes

Aucune délibération n'a été enregistrée.

26 Remise du rapport, des conclusions et des avis (DUP et MECDU) de la commission d'enquête

En application de l'article L 123-15 du code de l'environnement et de l'article 12 de l'arrêté inter préfectoral en date du 25 aout 2014, le président de la commission d'enquête a sollicité auprès du Préfet de la Région Aquitaine, autorité organisatrice de l'enquête, par lettre recommandée du 20 décembre 2014 (voir annexe 5), un délai supplémentaire de 12 semaines pour remettre le rapport d'enquête et les avis et conclusions de la commission.

Cette demande était motivée par la complexité de l'enquête, l'étendue du territoire concerné, la dispersion géographique des membres de la commission d'enquête et le très grand nombre de contributions du public à exploiter.

Après consultation du responsable du projet, le préfet de la région Aquitaine, autorité organisatrice de l'enquête publique, a signifié le 6 janvier 2015, au président de la commission, son accord pour un délai supplémentaire allant jusqu'au 31 mars 2015 (voir annexe 5).

Le rapport et ses annexes ainsi que les conclusions comportant les avis de la commission d'enquête (DUP et MECDU) ont été remis au Préfet de la région Aquitaine, Préfet de la Gironde le 27 mars 2015.

III ANALYSE ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS RELATIVES A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET APPRECIATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Avertissement : Dans cette partie, les observations du public et les réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par la commission d'enquête (en bleu) ou par le public, sont reproduites, soit in extenso (*en italique*), soit partiellement (*en italique*), soit sous forme de synthèse (police droite). En conséquence, pour obtenir plus de précisions, il convient de se reporter au procès verbal de synthèse (annexe 3) et au mémoire en réponse du maître d'ouvrage (annexe 4). Les appréciations de la commission sont encadrées.

31 Economie générale du projet

311 Analyse et synthèse des observations relatives à l'économie générale du projet

Les observations relatives à l'économie générale du projet représentent une part importante des observations : près de 9 500 sur un total de plus de 20 000 questionnements ou observations singulières.

3111 Trafics

31111 Evolution du trafic ferroviaire et saturation du réseau existant

Peu de personnes se sont exprimées sur le trafic ferroviaire et la saturation du réseau existant et affirment que les capacités maximales sont loin d'être atteintes vers l'Espagne et qu'en s'appuyant sur les données de l'observatoire du trafic transpyrénéen, le trafic toutes activités confondues serait même en baisse.

La nécessité d'une LGV entre Bordeaux et Toulouse pouvait répondre à des saturations localisées près de Bordeaux et Toulouse mais un réaménagement des voies au-delà suffit.

31112 Aménagements des trajets quotidiens sur voie ferrée existante

Une cinquantaine d'observations du public évoquent un manque de performance des voies existantes et les nombreux retards des trains qui en résultent. Elles pointent aussi un manque de TER et de trains de proximité.

Plus d'une centaine de personnes demandent la réorganisation et la densification des TER ainsi que de meilleures correspondances avec les autres trains et de nombreuses questions concernent le quotidien des voyageurs.

Un peu plus d'une cinquantaine de personnes considèrent que les voies existantes respectent l'environnement et que les performances actuelles sont honorables.

Les habitants de l'aire métropolitaine bordelaise attachent de l'importance à l'augmentation du nombre de rames de trains pour rejoindre Bordeaux, en demandant de mettre l'accent sur le développement des lignes de TER, pour désengorger, en particulier aux heures de pointe, une circulation routière actuellement difficile et qui sera de plus en plus problématique. Il en est de même sur Toulouse où « *il faut mettre l'accent sur le développement des lignes TER....que ce soit vers Montauban ou vers Carcassonne* ».

Certains demandent de réhabiliter les anciennes lignes ferroviaires qui ont été abandonnées et remplacées par des lignes d'autocars (Agen-Auch, Pau-Mont de Marsan, etc.) car ils estiment que cela permettrait de redynamiser le tissu économique local.

31113 Les trafics de voyageurs escomptés - report modal

Peu de personnes se sont exprimées sur ces sujets.

Pour ce qui concerne le trafic voyageur quelques uns estiment que le trafic « voyageurs » peut être assuré sur les voies existantes. Ce sont ceux qui parlent des trajets quotidiens sur voies existantes traité au paragraphe précédent.
Beaucoup estiment surévalués les chiffres du trafic escompté soit en s'appuyant sur le rapport de la Cour des Comptes soit en rejetant le modèle économique du projet.

Pour ce qui concerne le report modal, certains doutent des chiffres de report modal annoncés dans le projet tandis que d'autres soutiennent que la voiture restera préférable pour les liaisons régionales type Agen-Bordeaux ou Agen-Toulouse par exemple pour des raisons de simplicité et d'accès aux gares.
Quelques uns notent que le covoiturage, en raison de ses faibles coûts, est un frein au report modal de la route vers le fer.

Seuls, ceux soucieux de l'environnement soutiennent le report modal.

31114 Développement du fret et multimodalité

S'agissant du trafic « fret », de nombreuses personnes estiment qu'il n'y a pas de saturation et que la crise économique en repousse l'occurrence.

Globalement, le public estime que la politique du « fret » n'est pas vraiment abordée. La majorité demande de favoriser ou d'imposer le ferroutage pour les marchandises en transit.

Le vice-président de la communauté urbaine de Bordeaux, Mr Christophe Duprat déclare « *qu'il faudra bien tôt ou tard mettre une taxe carbone sur les camions ce qui conduira à un report vers le fret ferroviaire* ».

Le nombre maximal de trains de marchandises transfrontaliers semble loin d'être atteint, même avec la mise à l'écartement IUC côté espagnol.

La multimodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transport lors de déplacements distincts. L'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement. Une seule personne s'est exprimée sur ce sujet en estimant qu'une gare TGV doit être placée en croisement d'une voie ferrée existante.

31115 Prix du transport pour l'usager

Les personnes qui ont donné leur avis sur le thème « prix du transport pour l'usager » estiment souvent que le projet donnera nécessairement lieu à augmentation du prix du billet pour amortir le coût très important des travaux. Elles estiment que cette augmentation rendra le TGV moins concurrentiel, réduira sa fréquence d'utilisation au profit de modes plus polluants tels que l'avion et la route, découragera les usagers les plus modestes sans attirer les classes favorisées qui privilégieront l'avion devenu compétitif.

« Etant un usager régulier de la SNCF, je peux remarquer que les tarifs pratiqués ne peuvent concurrencer ni le covoiturage, ni le transport aérien low-cost. La ligne risque donc d'être très peu fréquentée à l'image du désastre de l'autoroute Langon-Pau, d'autant qu'il existe des trains corail entre Bordeaux et Toulouse, qui restent à des tarifs plus intéressants que ceux pratiqués sur les lignes TGV» (INTE-1170).

Elles pensent que le choix du mode de transport est surtout motivé par le prix du billet et non par la vitesse : *« Le train, c'est plus cher que la voiture, et ce sera encore plus cher avec la LGV. Seul les plus riches pourront donc se déplacer plus vite et plus confortablement »* (INTE-19).

Il convient de noter les observations de la Cour des Comptes, portées sur ce thème du prix du transport pour l'usager: « *(…) La « zone de pertinence » de la grande vitesse ferroviaire par rapport à la voiture et l'avion est comprise entre une heure trente et trois heures de trajet. En deçà, la voiture l'emporte, au-delà, c'est l'avion (…) Contrairement à une idée reçue, le TGV n'est pas majoritairement utilisé par ceux dont le gain de temps est la priorité, c'est-à-dire les voyageurs à titre professionnel. Les motifs professionnels comptent seulement pour un tiers dans les motifs de déplacement (…) De plus, les usagers du TGV figurent parmi les déciles les plus élevés de revenus »*

Beaucoup d'associations, d'organismes privés et publics ainsi que de nombreux économistes s'interrogent. Au regard des récentes évolutions sociétales et économiques quelle est la pertinence de la solution LGV pour

régler les déplacements de demain et satisfaire à des coûts raisonnables les besoins de la collectivité en matière de transport ?

3112 Gains attendus

31121 Développement économique

Une analyse des observations montre que le public qui s'est exprimé est, dans une grande majorité défavorable au projet, le trouvant inutile, sans intérêt, non rentable.

Les personnes défavorables sont pour la plupart, des particuliers habitant les zones impactées et des associations de défense souvent opposées au principe même du projet.

Pour ces opposants, le coût et les dégâts causés par le projet apparaissent disproportionnés par rapport aux gains attendus pour la collectivité

Le prix de cette opération, dont l'intérêt collectif n'est pas reconnu, apparaît exorbitant. L'affectation des fonds publics correspondants devrait plutôt servir, selon eux, à l'amélioration du réseau ferré local et régional.

« C'est un projet pharaonique sans grand intérêt pour les usagers pour le gain de temps peu important. Seules les banques et les grosses entreprises tireront leur épingle du jeu. Nous sommes en pleine crise économique, nous n'arrêtons pas de payer les impôts et taxes qui augmentent tous les jours » (47-MOIR-8).

Le *"toujours plus vite"* n'est pas jugé prioritaire. Ou : *« Ce n'est pas du temps gagné mais de la spatialité étendue ».*
Sont également évoqués les aspects suivants : le coût du transport prend le pas sur la vitesse, avec notamment l'arrivée des avions low-cost, du covoiturage, du télétravail, des visio-conférences ; Le temps passé dans le train permet : lecture, écriture, se cultiver, se reposer, rêver ; Pour les gens pressés, il existe une solution : l'avion ; La grande vitesse n'est pertinente qu'en dessous de 2h30 de durée de voyage ; La LGV sur Paris-Bordeaux fait gagner assez de temps, il est inutile d'en gagner plus.

Le public pense en particulier que la satisfaction des seuls *« cadres, entrepreneurs et l'égo des politiques »* ne justifie pas le projet, et introduit une ségrégation sociale. Est rappelée la part minime des usagers du rail qui utilisent les TaGV : seulement 8%. Les difficiles perspectives de financement suscitent des craintes quant à l'augmentation de la fiscalité ou du coût du billet.

Ces opposants affirment que la ligne nouvelle n'aura aucun impact sur l'activité économique, sinon négatif, avec les conséquences néfastes sur les activités agricoles, sylvicoles et même commerciales. Ils rejettent l'argument des emplois créés pour construire la ligne : « des emplois éphémères », « peu qualifiés », liés à la seule réalisation du chantier. Les matériaux eux-mêmes

sont énoncés comme devant être importés dans la zone des travaux depuis des zones extérieures

Ils préfèreraient que les sommes prévues pour la construction des lignes nouvelles soient consacrées à l'enseignement, la santé, le social, le bien vivre, la qualité de la vie, les dessertes locales (routes, rail de proximité), la relance de l'économie, la lutte contre le chômage, l'amélioration des retraites ou la diminution des impôts.

« Ces sommes dépensées par, les régions, les départements seraient plus utiles pour des actions sociales, aider les populations qui n'en peuvent plus de payer pour des réalisations et des projets portés par des élus mégalomanes et loin des réalités » (INTE-742).

Le groupe « Europe, Ecologie, Les Verts » du Conseil Régional de Midi-Pyrénées observe : *« L'attractivité territoriale dépend aussi des services offerts aux citoyen(nes) et de la qualité du cadre de vie, de la mise en valeur du milieu naturel et bâti, du patrimoine culturel (…) »* (PF31-10).

Le peu de développement qui résulterait de la LGV, ne concernerait que les grandes métropoles et se ferait au détriment des zones plus éloignées, rurales et moins accessibles. Une forme de concentration économique est ici dénoncée.

« Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (« C'est dans l'air », « Pièces à conviction », « Théma », « Complément d'enquête », « Libération », « Le Monde », « Sud-Ouest ») précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse » (INTE-509).

L'exemple de l'autoroute A 68 qui n'aurait pas modifié les économies locales et les faibles résultats attendus sur l'axe Tours-Bordeaux sont également cités.

Les personnes favorables au projet sont essentiellement des présidents d'exécutifs locaux et les chambres consulaires soutenus par des entrepreneurs et des commerçants. Elles voient dans le projet, une réelle opportunité de développement liée au désenclavement de la région. Ils misent sur une dynamique de développement économique local rayonnant notamment autour des nouvelles gares créées. On note en particulier que les milieux économiques du département des Landes et surtout de la région toulousaine se sont prononcés en nombre par internet. Ils considèrent que le projet est vital pour leurs économies locales.

Ainsi Alain Rousset, président du conseil régional d'aquitaine précise dans un entretien avec la commission le 1er décembre 2014 : *(…) Le Sud-ouest, notamment l'aire métropolitaine de Bordeaux n'est pas irrigué et la liaison vers l'Espagne est essentielle pour la région (…) La libération des lignes existantes permettra d'améliorer le trafic TER et le fret ferroviaire.* Il soutient également le projet d'autoroute ferroviaire Dourges-Tarnos. *« Il ne faut pas opposer TGV et trains quotidiens car le TGV devient le train quotidien pour beaucoup d'actifs (…) La LGV c'est la condition pour mieux circuler en TER »* **.**

On citera également Jean-Michel Baylet, président du conseil général du Tarn-et-Garonne qui rappelle dans un entretien avec la commission **:** *« (…) son attachement au projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, en raison de son intérêt pour l'aménagement du territoire et le développement économique du Tarn-et-Garonne, dont la population aura doublé en un demi-siècle (175 000 habitants en 1980, 350 000 habitants à l'horizon 2030). Il souhaite la bienvenue à un projet qui n'a que trop pris de retard (…) ».*

Lors de la rencontre de la commission avec Martin Malvy, président de la région Midi-Pyrénées : *« (…) la liaison LGV Tours-Paris se justifie essentiellement par son prolongement jusqu' à Toulouse, car le gain de l'usager en passant de 3h à 2h sur Paris-Bordeaux reste modeste.* En revanche, le Président considère que : *« la réduction de 2h à 1h entre les deux capitales régionales Bordeaux et Toulouse est essentielle pour le développement économique du pôle de compétence « aéronautique et défense » (600 entreprises en Midi-Pyrénées) mais aussi au niveau de la production agricole de qualité (…) »* (RIEC-23).

Henri Emmanuelli, président du conseil général des Landes estime que : « *(…) l'Aquitaine ne doit pas devenir le « Finistère de l'Europe » et qu'il est essentiel que les liaisons France-Espagne se fassent par l'Aquitaine qui constitue le couloir normal. Il rappelle que les trois chambres consulaires des Landes se sont prononcées en faveur de la Ligne nouvelle (…) Actuellement, les temps de trajet sont trop longs et contraignent à prendre l'avion (…) qui pratique des prix (…) et se dit victime d'un « enclavement tarifaire (…) »* (RIEC-6).

Le secteur des BTP, en difficulté et directement concerné, se prononce très favorablement pour la LGV.

L'accent est mis sur les plus grandes difficultés à faire venir les investisseurs et les nouvelles activités en l'absence de LGV alors même que la quasi-totalité des métropoles françaises en disposent. La forte inégalité des territoires, qui en résulterait, est mise en avant.

Une « non réalisation » du projet serait selon eux « catastrophique » pour leur région en introduisant notamment, un déséquilibre préjudiciable vis-à-vis de Bordeaux. L'Aquitaine du Nord serait seule à bénéficier de la relation à grande vitesse avec le reste du territoire.

« Je suis dirigeant d'un groupe d'entreprises dans l'agro-alimentaire. Nous employons plus de 100 salariés pour notre activité sur le département des Landes. Nous considérons le projet de LGV sur la portion Bordeaux /Dax comme vital pour le maintien de nos activités et nos emplois. (…) Nous dépensons plus de 500.000 euros dans les déplacements par an et le surcoût de l'absence de transport rapide terrestre est de l'ordre de 50.000 euros par an. (…) La concurrence est sévère et l'absence de transport rapide est un frein à notre développement commercial » (INTE-856-3).

« *L'institut d'études politiques de Toulouse est nettement moins attractif que ceux de Lille, Lyon ou Strasbourg du fait de son absence de desserte TGV avec la capitale »* (INTE-544).

Les temps de transport en train depuis Toulouse, beaucoup trop longs (5h30 à 8 h), sont jugés pénalisants. La prédominance du transport aérien depuis Toulouse vers Paris inquiète ceux qui craignent l'engorgement de l'aéroport actuel, ses conséquences environnementales prévisibles (2ème aéroport, pollution…) ainsi que le durcissement des protections environnementales qui pourraient, sur le long terme, pénaliser le transport aérien.

A noter le doute émis par la Cour des Comptes, rapporté par le public et qui précise à ce sujet :
« En ce qui concerne le développement économique, il existe un contraste entre l'opinion générale suivant laquelle une LGV est toujours un facteur positif de développement économique et les quelques études scientifiques qui dressent un bilan plus neutre».

Pour mesurer les gains attendus pour la collectivité, beaucoup de personnes estiment que la question de la participation financière des différents partenaires, notamment de l'Etat et des collectivités territoriales est centrale, puisqu'elle donnera une idée des incidences fiscales du projet.

A cet égard, les élus, mettent en avant les incertitudes qui pèsent sur l'avenir des collectivités territoriales et leur champ de compétence.

Enfin, en conclusion, il convient de citer trois observations de portée générale qui illustrent autrement, les oppositions qui se sont manifestées sur cette thématique : l'absence de besoin de développement économique pour l'une, les évolutions sociétales actuelles pour l'autre et un rappel sur les hésitations passées de notre société face aux modifications de son mode de vie.

« Notre niveau global de richesse aujourd'hui est largement satisfaisant. Tout le monde sait que nous produisons des richesses bien plus que nécessaires, que nous nous offrons le superflu et qu'une grande partie de la richesse produite est gaspillée, jetée par manque de besoins à satisfaire (…) Bref, la création de richesses ne me semble plus être un objectif prioritaire de notre société » (82-PPGN-13)

« (…) Au plan économique, on observe une tendance généralisée dans les transports à la recherche de solutions low-cost, par des usagers au pouvoir d'achat contraint, de moins en moins disposés à payer le prix des transports publics. A titre d'exemple, le succès populaire des TER tient au fait que les usagers acquittent moins de 30% de son coût (…) La grande vitesse ferroviaire n'est pas révolue, mais elle tend à adapter son modèle économique aux contingences de l'époque, à l'exemple des futurs services du Y basque calibrés pour 220 km/h maximum avec des coûts d'investissement et d'exploitation infiniment plus soutenables que le modèle français (…) » Gilles Savary, député (RIEC-8)

« Les opposants actuels me font penser à tous ceux qui ont refusé la construction de lignes de chemin de fer sous Napoléon III aux prétextes que cela causait des travaux inconsidérés et coûteux, destructeurs de paysages et d'habitations, que le train allait affoler le bétail et la population, enfumer les villes et les campagnes, et que les diligences, automobiles et chevaux étaient largement suffisants pour se déplacer. Combien ont regretté plus tard d'être passés à côté du développement économique et se sont plaint d'être les oubliés du progrès et de ce développement » (INTE-1106).

31122 Bilan carbone (émission des gaz à effet de serre) et développement durable

a) Généralités

Ce thème intervient fréquemment à l'appui d'une opposition au projet. Il est rarement isolé et se conjugue à un argumentaire généralement plus complet.

Certaines observations affirment sans plus de précisions ou sans argumentation que le bilan carbone est nul ou défavorable.

Une observation conditionne le progrès à la capacité de celui-ci à réduire la pollution et le réchauffement climatique.

b) Mode de calcul du bilan carbone

Quelques observations regrettent, parfois vigoureusement, l'absence ou l'insuffisance de données et des modes de calculs utilisés pour le bilan carbone dans le dossier d'enquête.

A cet égard, dans son rapport sur la grande vitesse ferroviaire rendu public le 23 octobre 2014, la Cour des comptes démontre que l'avantage environnemental des TGV dépend de la méthode de détermination du contenu en CO_2 de l'électricité utilisée.

Lors de la réunion d'information et d'échange du 4 novembre à Pont-du-Casse (47), une personne a demandé (RIEC-19): « A propos du bilan carbone du GPSO pouvez-vous nous dire combien de temps il faudra pour compenser les gaz à effet de serre de la construction de la ligne, par l'exploitation de

GPSO ? ». La réponse du représentant du maître d'ouvrage ne semble pas avoir convaincu la majorité du public notamment la perspective d'une réduction progressive de l'impact des travaux sur la très longue période d'exploitation de l'infrastructure. Suite à la demande d'associations d'opposants, notamment le 6 novembre 2014, lors de la RIE qui se tenait à Saint-Pierre-du-Mont (40), un document de RFF résumant les hypothèses et les méthodes de calcul du bilan carbone pour le GPSO ayant conduit aux résultats figurant au dossier d'enquête publique a été remis le 18 novembre 2014 par le Maître d'ouvrage, aux responsables des associations suivantes : CADE, ACCRIL, Amis de la terre des Landes et Sepanso.

Certains intervenants font référence à la Constitution ou plus souvent, au « Grenelle de l'Environnement ».

« Les objectifs d'un développement durable de notre nation font partie du préambule de la constitution. Je vous prierai donc de conformer un projet d'une telle ampleur à ces droits fondamentaux. Je vous remercie de prendre ces remarques en considérations. » (INTE 904)

« L'expression développement durable étant à la mode, le dossier, bien évidemment, n'oublie pas de l'utiliser à maintes reprises. Pourtant le bilan carbone ne respecte pas l'objectif du Grenelle » (47-LAYR-93)

Plusieurs observations rappellent l'avis de l'autorité environnementale sur le bilan carbone : *« La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEFF, Natura 2000). L'autorité environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés) »* (INTE-340-1).

Plusieurs observations rappellent le rôle de la forêt comme « puits de carbone » et dans la lutte contre le changement climatique.

« Des milliers d'hectares de forêt vont être détruits à l'heure où ils devraient être protégés. Le déséquilibre climatique est un fait réel et il est prouvé que la déforestation en est notamment une des causes. Notre survie en dépend». (33-ESCD-2)
Le groupement forestier Laporte indique qu' *« avec 2,7 tonnes de carbone fixées par hectare et par an (voir INRA colloque ARBORA 1997), le massif landais contribue positivement à la lutte contre l'effet de serre et donc à la réalisation des engagements de l'Etat français tant au niveau de l'UE qu'au niveau international. Récemment encore les Nations Unies ont explicitement reconnu le rôle de la forêt dans la lutte contre le changement climatique »* (COUR-32).

M. René Pralat, professeur à l'université de Bordeaux, département « génie civil, développement durable » de l'IUT et formateur « bilan carbone », a déposé diverses remarques sur la méthode mise en place par RFF pour le bilan carbone. Il a eu accès à la note transmise aux associations le 18

novembre 2014 citée ci-dessus et intitulée « Eclairage carbone pour les lignes nouvelles du GPSO ». Il conclut ainsi :

« Pour la partie bilan carbone, le bilan paraît globalement correctement abordé. Il faudrait corriger deux erreurs : la non-prise en compte de la phase études/conception et l'impact incorrect du défrichement. Il faudrait également indiquer les pistes et estimations du plan de réduction des GES pour GPSO. Par contre, la partie bilan et temps de retour carbone pose problème. Les hypothèses utilisées par RFF sont trop simplistes, irréalistes parfois. Elles maximisent les gains apportés par GPSO : une économie de CO_2 au bout de 30 ans d'exploitation de 8,3 MteCO_2 avec un temps de retour de 10 ans. Des hypothèses plus réalistes donnent une économie CO_2 comprise entre 0,5 et 1,3 MteCO_2 au bout de 30 ans d'exploitation avec un temps de retour de l'ordre de 22 à 25 ans» (33-LAND-72).

L'association Landes Environnement Attitude (LEA) estime que compte tenu du prix du projet, il aurait été plus pertinent pour le bilan carbone de fournir des aides en vue d'isoler thermiquement les logements (33-LAND-88).

c) Bilan carbone du chantier

Le fort impact en matière de rejets de gaz à effet de serre (GES) occasionné par les travaux de réalisation est rappelé de très nombreuses fois.

L'extraction et le transport des « matériaux » sont évoqués dans plus de cent observations : l'importance trop forte des extractions, les transports nécessaires avec un nombre de camions jugé excessif et une transformation écologique des sites d'extraction insupportable.

Pour ce qui concerne les transports de matériaux, les chiffres suivants sont mis en avant : *« le transport de 54 millions de m^3 impliquerait plus de 5 millions de rotations de camions soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier » et une question est posée : « Ces transports ont-ils été pris en compte dans le bilan carbone ? ».*

A noter également que l'absence dans le dossier des mesures de compensation par reboisement est soulignée.

d) Bilan carbone de l'exploitation

Plusieurs intervenants soulignent qu'en phase d'exploitation, le faible gain en matière de rejets de gaz à effet de serre, n'est pas du tout en rapport avec le coût de l'investissement, alors même que cette réduction d'émissions est une des justifications principales, sinon unique, de telles infrastructures. L'impact du projet en matière d'économie de rejets de GES ne représenterait que 1/1000ème du total des rejets nationaux.

Le supplément de consommation énergétique découlant de l'augmentation de la vitesse est souvent mis en avant.

« Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension » (INTE-526-10).

Une observation vient toutefois en contradiction avec cette thèse. En se basant sur la plus grande linéarité du tracé et une vitesse constante : *« Le TaGV, qui roule trois fois plus vite qu'un TER (320 à 350km/h), ne consomme pas 3 fois plus mais 1,5 fois plus »* (INTE-544).
Plusieurs craignent qu'il soit nécessaire de créer de nouvelles unités de production énergétique susceptibles d'utiliser des énergies fossiles entraînant un bilan environnemental désastreux. Il est d'ailleurs fait état d'un éventuel projet de centrale à gaz située aux abords de Captieux dont le dossier ne semble pas faire mention.

L'accent est également mis sur la part d'électricité carbonée utilisée par les exploitants de la ligne et notamment le recours à l'importation d'électricité venant d'autres pays européens. A ce sujet, certains, qui ne se rangent pas tous dans l'opposition au projet, prennent parti pour que le supplément d'électricité consommée soit issu des énergies renouvelables.

Plusieurs intervenants insistent sur le « mieux circuler » que constituent les TaGV qui sont moins chers et moins polluants que l'avion, qui permettent de s'adonner à une activité ludique ou professionnelle, le temps du voyage.

Les TaGV sont bien moins polluants que l'avion ou la voiture individuelle. « Le train est efficace, sûr, rapide, il peut être très peu polluant s'il a recours aux énergies renouvelables, voire au nucléaire ». Le train est le plus « vert » des moyens de transport. Certains pensent que cet aspect fera choisir le train plutôt que l'avion à de nombreux voyageurs soucieux de leur propre bilan CO_2. Un citoyen dit que pour améliorer le bilan CO_2 de sa société, il a besoin du TGV.

Enfin le rôle des différents modes de transport en commun, associés aux transports à grande vitesse est fortement souligné et présenté comme une absolue condition à une réelle réduction de l'émission des GES.

3113 Evaluation socio-économique

31131 Bilan socio-économique (bilan coûts/avantages)

Plus de 2 000 avis du public abordent l'aspect socio-économique du projet en imaginant leur bilan coûts/avantages : mais ce bilan fait entre des contributions positives (temps gagné, bilan carbone, par exemple) et des contributions négatives (coût d'investissement, coûts d'exploitation, par exemple) est très technique et n'est que très peu évoqué au travers de ses indicateurs règlementaires. Les indicateurs que sont la VAN (valeur

actualisée nette) ou le TRI (taux de rentabilité interne) ou encore le CGI (Commissariat Général à l'Investissement) qui a fait une contre-expertise de l'étude socio-économique du maître d'ouvrage, sont peu cités.

Les remarques ou avis du public sont majoritairement négatifs et s'expriment souvent sur des notions de coût, prix, dépense, gaspillage ou rentabilité (dans un sens négatif), sur l'utilité contestée, ou font état de la crise financière.

A noter qu'en fonction des départements traversés ou desservis l'expression sur le bilan socio-économique est différente : plus on est proche de Bordeaux plus ce bilan est vu négativement avec ses coûts : les avantages notamment du temps gagné sont logiquement mieux perçus pour les départements plus éloignés.
Beaucoup d'observations du public local font état d'inconvénients qui ne sont pas compensés par les avantages retirés par la collectivité.
Par-dessus tout ça le coût est considéré comme exorbitant, générateur de dette future, considéré comme insurmontable et ne pouvant donc pas être compensé par des avantages rationnels.
Le collectif d'associations de défense de l'environnement des Landes, CADE, dans sa lettre d'oct.2014 sort du cercle du Sud-ouest pour faire part de ses doutes : « …*Comment la LGV Bordeaux-Espagne en transportant un tiers de passagers en moins que la LGV Est avec un coût prévisionnel au kilomètre deux fois plus élevé, peut-elle être rentable alors que la LGV Est ne l'est pas ?* »
Quelques références d'observations :
(33-AYGG-8) (31-PF31-6) (47-COLQ-3-2) (INTE-509) (INTE-1811).

De nombreuses observations font aussi référence aux analyses et avis de la Cour des Comptes (octobre 2014) :
« (…) Les bénéfices de la grande vitesse ferroviaire sont moindres qu'escomptés et l'investissement qui a été consenti s'est fait au détriment de l'entretien du réseau classique (…) Le processus de décision pour la réalisation d'une LGV se présente de façon rationnelle mais, dans la pratique, il reste très dépendant de paramètres subjectifs et politiques (…) Les ressources financières affectées à la construction des infrastructures permettent aujourd'hui tout juste de financer les lignes en cours de construction (…) Trois raisons expliquent que le coût du modèle français de grande vitesse ferroviaire soit devenu désormais non soutenable : les lignes existantes sont de moins en moins rentables, les nouveaux projets ne sont pas financés faute de ressources et les profits de la grande vitesse ne suffisent plus à assurer un résultat positif pour l'ensemble SNCF. »

Cette thématique est d'ailleurs reprise par Claude Thirrot, professeur émérite de l'Institut National Polytechnique de Toulouse (INPT) :
«…Bien entendu on peut trouver séduisante la réduction du temps de voyage entre Paris et Toulouse par un gain de temps d'environ une heure sur le nouvel itinéraire de la ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Cela peut flatter la fierté des habitants des deux grandes métropoles mais en ces temps difficiles socio-économiques, il faut tout mettre en balance : le coût de

la réalisation, son efficacité dans la « productivité » et les respects sociaux et environnementaux » (31-PF-7).

Le bilan socio-économique, rationnel par définition, contient des éléments de mesures difficilement imaginables - les milliards ou les décennies de calculs ; le public, peu utilisateur, ayant du mal à l'appréhender est plus subjectif qu'objectif en y ajoutant des éléments plus émotionnels que rationnels.

Le public des utilisateurs, ou décideurs, ou élus actifs voit dans ce projet l'essor de la compétitivité du grand sud et de la 4ème ville de France, Toulouse, y voit l'essor dans les échanges socio-économiques de l'hexagone et dans ces échanges entre tous les acteurs économiques de Bordeaux et de Toulouse, puis vers la Méditerranée et vers l'Espagne.

La communauté d'agglomérations du Grand Dax (CAGD) par sa vice-présidente Madame Henrad, considère « *…que le projet doit être regardé au niveau européen, les avantages ne se limitant pas qu'à Mont de Marsan ou Dax, et qu'il aura une influence sur les liaisons européennes.* »

La communauté d'agglomération du Marsan (CAM) par sa présidente Mme Darrieussecq, dans son entretien du 6 novembre 2014 avec des membres de la commission d'enquête considère « (…) *que la LGV permettra des liaisons directes et rapides entre les villes Landaises et Bordeaux mais aussi avec Toulouse ; ces perspectives de rapprochement doivent permettre aux entreprises de Mont de Marsan de s'immiscer entre les deux grandes métropoles régionales dans le pôle de compétence Aéronautique et défense* » (RIEC-1).

31132 Phasage et incidences sur la VAN et le TRI

Le phasage entre les aménagements ferroviaires (AFSB, AFNT) et les lignes nouvelles (LN) prévus en 2024 pour Bordeaux-Toulouse, en 2027 pour Bordeaux-Dax, puis Dax-Espagne en 2032 est pris en compte dans l'étude socio-économique. Chaque phase ayant une rentabilité différente apporte, selon sa date de mise en service, son incidence de TRI à une période qui peut avoir de l'importance dans le résultat complet du TRI final.

Cette notion technique de phases et de l'influence du temps sur la VAN et le TRI n'a pas été perçue ou commentée par le public.

31133 Coût du projet et financement

Ce thème a fait l'objet de nombreuses interrogations. Cette importance atteste de l'intérêt économique manifesté par le public. Les observations ou interrogations sur le sujet sont souvent génériques et rarement argumentées.

Le public juge majoritairement le projet « ruineux, inutile, non rentable (…) ». Il redoute un accroissement de « *l'endettement du pays légué à leurs enfants* », une pression fiscale accrue, pour un projet qui ne profitera qu'à des privilégiés (patrons, politiques, entrepreneurs).
La question du financement et de son mode est jugée primordiale par plus d'un tiers et beaucoup ne le pensent pas possible. Ils pensent que cet argent pourrait être mieux utilisé ailleurs notamment dans l'amélioration des lignes existantes, entretenir plutôt que faire augmenter la dette de l'Etat en temps de crise *(INTE-00301)* (33-BEAU-4) (*47-MTSQ-12) (47-MTSQ-12).* (31-PF-7).

Les modalités de gestion de cet investissement n'ont été soulevées que par peu d'intervenants. La question du partenariat public/privé (PPP) a été dénoncée par quelques associations qui y voient une privatisation de cette gestion au détriment d'une gestion publique jugée plus avantageuse pour la collectivité.

Pour ceux qui ne rejettent pas le projet, par principe, le débat porte pour une large part, sur la répartition du coût entre l'usager et le contribuable.
Les collectivités territoriales impliquées et les organismes qui leur sont rattachés s'interrogent sur ces questions de financement.

Ainsi Henri Emmanuelli, président du conseil général des Landes confirme dans son entretien du 17 novembre 2014 que : *« (…) Le conseil général des Landes n'a pas signé la convention de financement issue du tour de table, car il considère que la demande de participation est trop élevée (…)Le CG 40 veut bien participer au financement de Tours-Bordeaux s'il a l'assurance que la prolongation vers Dax se fera … » (RIEC-6)*

De même, Jean-Michel Baylet, président du conseil général du Tarn-et-Garonne, lors d'un entretien avec la commission le 3 décembre 2014, précise que : *« (…) Le financement de la ligne à grande vitesse se pose également de manière très difficile, avec un problème majeur du fait des incertitudes sur l'avenir des départements et des collectivités territoriales, notamment en raison de la suppression de la clause de compétence générale. (…) » (RIEC-22).*

Le Conseil Général CG 31 : « *…participe au financement des études du GPSO, mais fait remarquer l'absence d'un plan dans le dossier. Le CG31 n'a pas versé la totalité de sa dotation au 'Tours-Bordeaux' vu l'incertitude qui continue de planer sur le GPSO (…) » (RIEC-5).*

D'une manière générale ces interrogations sont très proches de celles émises par le Conseil Economique Social et Environnemental Régional (CESER) d'Aquitaine, dans sa lettre adressée à la commission d'enquête le 2 décembre 2014 : *« Le bureau du CESER réaffirme l'importance exprimée pour ce projet d'intérêt général et de portée européenne… et réitère les interrogations formulées antérieurement sur le financement pour un projet dont le coût de la phase 1 en valeur août 2013 s'élève à 9.5 Mds € (9.1 en valeur 2011). (COUR-227)*

Plusieurs intervenants contestent le fait que les modalités de financement et le choix de la maîtrise d'ouvrage pour la phase de réalisation ne seront arrêtés qu'après la déclaration d'utilité publique, entendu notamment à la RIE de Bressols (RIEC-15). Une jurisprudence récente du Conseil d'Etat sur les conditions de financement des grands projets a été portée à la connaissance de la commission.
« (…) Le fait que la répartition précise des financements relève de négociations ultérieures et que le montant définitif de la participation financière des collectivités territoriales reste encore incertain n'est pas de nature à entacher d'insuffisance l'évaluation économique et sociale du projet soumis à enquête publique (…) (CE 28 mars 2011 N° 330256).

Les juges peuvent toutefois se montrer plus exigeants, eu égard à la nature et à l'ampleur du projet en litige et des enjeux financiers qu'il induit (…) Ils ont souligné que le poids financier d'un projet et la capacité financière de la collectivité qui le porte étaient au nombre des critères déterminants de l'utilité publique d'une telle opération » (CAA Bordeaux, 5ème chambre ; n° 09BX01492 du 30 juin 2011).

312 Synthèse des éléments du dossier relatifs à l'économie générale du projet

3121 Trafic

31211 Evolution du trafic ferroviaire et saturation du réseau existant

Cet aspect est notamment évoqué dans la pièce D du dossier page 311, ainsi que dans la pièce H sous les cotes 3.4 pages 73 à 75.

Selon le porteur de projet, le programme du GPSO permet de répondre aux enjeux de disposer de capacités nouvelles pour assurer les niveaux de service recherchés sur les grands itinéraires. En effet, certaines sections du réseau actuel seront confrontées à des enjeux de saturation à terme.

Tel est le cas pour la section mixte Dax/frontière franco-espagnole, qui doit permettre d'assurer l'écoulement du trafic de marchandises transpyrénéen. L'uniformisation du système ferroviaire entre les deux pays, via les aménagements prévus côté espagnol (« Y Basque », mise à écartement européen du réseau classique), va conduire à s'affranchir du transbordement à la frontière ou des interventions lourdes sur le matériel roulant.

La réalisation du « Y Basque » et la mise en continuité à écartement européen du réseau structurant espagnol, si elles s'accompagnent de l'équipement de sites de transport intermodal, induiront en effet une forte hausse du trafic ferroviaire (mise en service prévue avant 2020). Il en résultera alors à terme une saturation des lignes existantes au niveau des Pyrénées-Atlantiques, d'autant que celles-ci sont confrontées à l'enjeu d'une augmentation des circulations TER côté français ou au niveau transfrontalier avec le Pays basque espagnol.

Cette question de la congestion prévisible du réseau a fait l'objet d'une mission du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) en 2011, qui a confirmé celle-ci entre 2027 et 2035 selon l'évolution de différents paramètres (évolution économique générale, conditions du rééquilibrage modal pour le fret, développement des services régionaux et transfrontaliers…). Les dernières prévisions, effectuées en tenant compte de la situation économique actuelle et des nouvelles prévisions macro-économiques, conduisent à un décalage de quelques années, avec une congestion entre 2030 et 2040 (voir Pièce H Evaluation socio-économique), mais cette saturation demeure inéluctable.

31212 Aménagements des trajets quotidiens sur voie ferrée existante

Cet aspect est notamment évoqué dans la pièce D du dossier sous la cote 1.3.8, page 343.

Pour la liaison Bordeaux-Toulouse, la ligne existante, même avec des aménagements complémentaires, n'est pas en situation d'apporter un niveau de service équivalent à celui d'une ligne nouvelle, nécessaire pour rendre le mode ferroviaire attractif sur des déplacements de longue distance tels que Paris-Toulouse, et permettre ainsi un report modal significatif.
Actuellement, 139 courbes représentant plus de 61 km de ligne ne permettent pas de circuler à la vitesse de 220 km/h.
En outre, la ligne actuelle présente 130 passages à niveau qui ne permettent pas réglementairement un passage à plus de 160 km/h.
Avec de telles caractéristiques, des aménagements de la ligne existante au sein des emprises actuelles ou avec des rectifications très limitées ne permettent pas d'améliorer significativement les temps de parcours entre Bordeaux et Toulouse.

Des « shunts », consistant en des sections de ligne nouvelle, seraient nécessaires, et souvent aux abords de zones d'urbanisation importantes (Langon, Moissac, Castelsarrasin, Port Sainte-Marie…).

Trois scénarios d'aménagement répondent selon le maître d'ouvrage, à des niveaux différents aux enjeux d'amélioration : ils sont énoncés au chapitre 32 ci-après.

Le dossier précise que la liaison Bordeaux-Hendaye de 232 km comporte une section entre Bordeaux et Dax (147 km), sur laquelle la vitesse permise est de 160 km/h et où la ligne est composée de nombreux alignements, une section entre Dax et Bayonne (50 km), où la ligne est plus sinueuse et où la vitesse est limitée à 140 km/h et une section entre Bayonne et Hendaye (35 km), où le tracé est particulièrement sinueux, et implique des vitesses de circulation très réduites de 40 km/h au niveau de la gare de Bayonne et 90 à 100 km/h sur le reste de la section.

La mixité entre trains rapides et lents serait plus ou moins forte en fonction des sections traduisant les différentes fonctionnalités en présence :
- Liaisons longue distance voyageurs (grandes lignes, TER inter-villes) sur l'axe Nord-Sud, ainsi que sur des liaisons TET empruntant la ligne sur une petite partie de leur itinéraire ;
- Liaisons longue distance fret (avec un enjeu important de renforcement de la part modale ferroviaire pour l'acheminement des trafics transpyrénéens).

La diversité des trafics l'empruntant ou amenés à s'y développer nécessiterait des choix à effectuer entre :
- Améliorations des performances pour les trains les plus rapides (si l'on souhaite par exemple que ces trains roulent à 220 km/h alors que la vitesse maximale est aujourd'hui de 160 km/h) ;
- Capacité de la ligne, des vitesses de circulation très différentes générant des rattrapages en ligne et donc des pertes de capacité.

Trois scénarios d'aménagement sont envisagés. Ils sont repris au chapitre 32 ci-après.

31213 Les trafics de voyageurs escomptés et report modal

Cet aspect est notamment évoqué dans la pièce D du dossier sous la cote 1.1.6, page 309.

La mise en service du GPSO alliée à la mise en service du SEA Tours-Bordeaux permet d'estimer un trafic » voyageurs » en forte hausse. Près de 40 % des nouveaux usagers proviennent de la route en 2024 (50 % en 2027) et les autres proviennent de l'aérien ou sont nouveaux usagers par effet d'aubaine.

La caractéristique du projet est sa variété de nouveaux usagers sur des échanges avec l'Ile de France mais en plus avec des composantes régionales marquées.

L'offre grande ligne sera en baisse de 500 000 usagers dès 2024 en raison d'une offre de service plus performante sur TaGV.

Pour le périmètre GPSO/phase1:

- A l'horizon 2024, le trafic sur l'axe Paris-Bordeaux-Toulouse augmente de 2,9 millions de voyageurs annuels pour porter le flux à 7,9 millions. Les effets sur l'axe Bordeaux Espagne restent limités à une augmentation de 0,4 million portant le flux à 5,7 millions de voyageurs annuels ;

- A l'horizon 2027, le projet s'étend jusqu'à Dax. Le gain de trafic est alors estimé à 3,9 millions d'usagers annuels sur Toulouse portant le trafic à 9,1 millions d'usagers et un gain de 2,2 millions sur l'axe Bordeaux-Dax-Pays Basque français. Le trafic vers l'Espagne double avec un gain de 1,6 million d'usagers annuels.

Pour ce qui concerne le report modal, le ferroviaire gagne des parts de marché sur les liaisons avec Paris, sur les échanges régionaux et sur les liaisons vers l'international. La mobilité sur long parcours avantage le TaGV.
La mise en service des lignes nouvelles permet d'estimer un report vers le train de 1,4 million de voyageurs détournés de la route et de l'aérien à l'horizon 2024 et 1,9 million en 2027 pour des trajets longues distances.

On notera que le ferroviaire pourra constituer une réponse adéquate sur la mobilité durable en cas d'évolution importante des coûts des énergies fossile.

31214 Développement du fret et report modal

Cet aspect est notamment évoqué dans la pièce H du dossier sous les côtes 4.4 et 5.2, pages 109 à 118 et 124 à 134. Voir aussi la pièce D, côte 1.1.7 et 1.1.8, pages 310, 311.

La fonctionnalité « transport de marchandises » est pour le maître d'ouvrage, un enjeu très important sur la branche Bordeaux-Espagne avec la section Dax-Espagne, conçue comme une section mixte voyageurs/fret, avec des caractéristiques adaptées à cette mixité (cette fonctionnalité est également réservée sur la section Dax-Bordeaux, avec le développement possible de transport à grande vitesse pour du fret à haute valeur ajoutée).
La branche Bordeaux-Espagne s'inscrit dans la continuité de l'axe de transport entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe situé le long de la façade atlantique, qui constitue un des deux axes principaux de passage pour les transports terrestres (route ou fer), au même niveau que la façade méditerranéenne.

La réalisation d'une infrastructure nouvelle permettra de répondre aux besoins de capacité résultant d'un rééquilibrage modal entre la route et le ferroviaire, en lien avec la mise progressive à l'écartement européen du réseau en Espagne.

Cet enjeu a été pris en compte de longue date dans l'établissement des schémas d'infrastructure au niveau national.

L'axe Bordeaux-Espagne est une partie du corridor de fret européen n° 4 : Metz / Le Havre / Paris / Bordeaux / Bilbao / Madrid / Algeciras / Porto / Leixoes / Lisbonne / Sines, ce qui illustre l'importance de la façade atlantique dans ce domaine, où la part importante d'échange entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord et le Nord de la France, fait de l'Aquitaine une région de transit.

31215 Prix du transport pour l'usager

Cet aspect est notamment évoqué dans la pièce J2 du dossier sous la côte 2, pages 7 à 30 et dans la pièce H, côte 3.2, pages 49 à 58..

Le coût des transports pour l'usager a été abordé en comparant le ferroviaire aux autres modes de transports et en analysant leur évolution dans le temps.

Le porteur de projet a évalué cette comparaison du prix du transport à partir des constatations suivantes :
- L'aérien a repris sa croissance depuis 2014 ;
- Le routier (bus, cars) est en légère baisse depuis 2004 ;
- Les dépenses routières personnelles ont augmentés dans tous les domaines (achat de véhicule, entretien, carburant...) ;
- Le « ferroviaire voyageurs » augmente régulièrement d'environ 2.4 % par an, plus rapidement que l'inflation générale (1.8 % par an).

Une analyse des impacts du scénario de référence a été également effectuée en matière de prévisions d'évolution des prix. Ces hypothèses peuvent se résumer comme suit :

Mode de transport	***De 2011 à 2025***	***De 2026 à 2050***	***Après 2050***
Routier	+1,1 % par an	+0,8 % par an	0 % par an
Aérien	+0,6 % par an	+0,4 % par an	0 % par an
Ferroviaire TaGV Radial	+1,2 % par an		
Ferroviaire TaGV Inter secteurs	+0,7 % par an		
Ferroviaire TER	0 % par an		

3122 Gains attendus

Le dossier soumis à l'enquête aborde (pièce H du dossier, chapitre 7) les points suivants :
- Une présentation générale du projet (développement d'une mobilité durable, le programme proprement dit, le cadre des études socio-économiques),
- L'état des lieux économique et démographique du grand Sud-ouest ;
- La situation actuelle des transports ;
- L'évolution des besoins de déplacements et les projets structurants des territoires ;
- Les prévisions de trafic du projet ;
- Les bénéfices sociaux et économiques tirés du programme ;
- Le bilan socio-économique du programme (méthode et résultats).

Concernant ce bilan socio-économique, le maître d'ouvrage précise que son évolution est calculée en tenant compte des activités voyageurs et fret et en considérant tous les modes de déplacements concurrents et complémentaires au projet. Il étudie l'impact du projet pour tous les acteurs concernés de manière directe ou indirecte.

Selon le porteur de projet, les résultats de ce bilan attestent de l'intérêt du programme pour la collectivité : les avantages dégagés par le programme en valeur nette actualisée (VAN) dépassent l'investissement et les coûts de 4 milliards d'euros d'opportunité des fonds publics.

Il se veut un « bilan pour la collectivité ».

Par ailleurs, la démarche carbone a constitué un outil de pilotage avec pour ambition de concevoir un projet ferroviaire en tenant compte de tous les enjeux du développement durable.

31221 Développement économique

Cet aspect est notamment évoqué dans la pièce H du dossier sous la côte 6.1, pages 151 à 169.

Selon le dossier les gains attendus pour la collectivité sont pour le programme GPSO de plusieurs ordres :

- Le développement d'une mobilité durable pour apporter une réponse majeure à l'enjeu de rapprochement des territoires (facilité des échanges…libération de capacités ferroviaires pour développer l'offre régionale…augmentation du fret ferroviaire Nord-Sud…).

- Une réduction de l'impact environnemental conformément aux objectifs nationaux et internationaux (Grenelle de l'environnement, convention cadre des nations unies …) le transport par rail étant considéré comme moins polluant et moins consommateur d'énergie par rapport aux autres modes de transports.

- Un engagement en faveur de l'environnement humain et naturel des territoires desservis déclinés en six axes : Accessibilité des territoires services aux usagers, qualité des performances des infrastructures, environnement et ressources naturelles, contribution au dynamisme des territoires, gouvernance, dimension sociale et économique du projet.

Le dossier présente ensuite le programme des opérations prévues :

- Un ensemble de lignes nouvelles (Bordeaux / Toulouse – Bordeaux / Espagne) ;
- L'aménagement de la ligne existante entre Saint-Jory et Toulouse ;
- L'aménagement de la ligne existante entre Bègles et St Médard-d'Eyrans.

Il insiste en particulier, sur la construction de gares et haltes nouvelles et les raccordements prévus avec le réseau existant en vue d'améliorer les trafics « banlieues » et l'irrigation des territoires concernés.

Il est précisé que la démographie se caractérise d'abord par une concentration urbaine autour des métropoles : Bordeaux, Toulouse, Bilbao,

San Sébastien et aussi Vitoria, Pampelune, Pau et l'agglomération Bayonne, Anglet, Biarritz. Ensuite par un taux de croissance annuel sur la dernière décade relativement fort, autour de 1% pour une moyenne nationale française de 0,6%. Les prévisions demeurent fortes sur le territoire français mais légèrement négative pour l'Espagne.

Un chapitre est également consacré à la dynamique apportée par le projet en matière d'échange avec l'Espagne et des économies locales qui bénéficieront d'une nouvelle attractivité recouvrant des domaines aussi variés que la coopération universitaire, la culture, le tourisme ainsi que les relations sociales.

Par ailleurs le dossier constate que la majorité du territoire couvert par le GPSO (Aquitaine, Midi Pyrénées, Navarre à l'exception du Pays Basque Espagnol) exporte plus qu'elle n'importe.

Les bénéfices sociaux économiques du projet reposent sur des gains de temps qui favoriseraient le développement d'une mobilité moyenne et longue distance par un report depuis la route pour les déplacements régionaux et depuis l'aérien pour les grandes distances.

Les performances et gains d'accessibilité apportés par le projet seraient bénéfiques pour les lieux d'emploi, de formation ainsi que des sites touristiques. Ils permettraient le rapprochement des populations par-delà les régions et le massif pyrénéen.

Le programme se veut un véritable outil à la disposition des territoires pour répondre aux enjeux du développement économique et social local, national et international, avec de véritables synergies naturelles à établir entre les divers projets ferroviaires et les projets d'aménagement urbain notamment.

Le nombre d'emplois directs, indirects et induits apportés par la phase travaux est estimé à 10 000 pour les projets soumis à enquête en 2014 (phase 1 : LN, AFSB, AFNT) et à 15 000 pour le programme global (incluant la phase 2 : Dax - Espagne).

Pour les incidences économiques pérennes, le dossier donne en exemple les cas de Marseille, Lille et Le Mans.

Ainsi la LGV Méditerranée a permis la création de 1 000 emplois à Marseille. Le solde d'arrivées d'entreprises à Aix en Provence augmente d'au moins 40% par an depuis la mise en service de la LGV. La LGV Nord a stimulé la compétitivité des entreprises autour et dans Lille. L'impact brut sur le quartier des affaires Euralille est estimé à 7 000 emplois. Plusieurs entreprises se sont installées au centre Novaxis au Mans en raison de la desserte TGV.

La meilleure attractivité des territoires découlant de la desserte LGV peut aussi se traduire par une amélioration des transactions immobilières. Ainsi

le différentiel de la hausse des prix de l'immobilier dans les grandes villes du Sud par rapport aux grandes agglomérations françaises a été de 12% après la mise en service de la LGV Méditerranée. Les villes situées à moins d'une demi-heure de la gare d'Avignon ont vu leurs prix immobilier augmenter de 10 à 20% en un an suite à la mise en service de la LGV.

La mise en place d'une LGV occasionne une amélioration de la fréquentation et un changement des comportements en matière de tourisme. Sont observés de très forts taux de remplissage en période estivale et à l'occasion des grands week-ends. Ces effets devraient être ressentis dans le Sud Ouest qui détient de nombreux sites touristiques et de loisirs attractifs.

Enfin, rapporte le dossier, différentes enquêtes montrent que la qualité des infrastructures de déplacement contribue à l'attractivité des territoires desservis. Si l'arrivée d'une LGV n'est pas synonyme d'un développement automatique et mécanique du territoire desservi qui ne peut résulter que d'une volonté locale bien adaptée. Elle offre une mobilité nouvelle, favorise un aménagement urbain d'ampleur autour des gares, offre des opportunités de développer le tourisme. En revanche, l'implantation d'entreprises est un effet territorial attendu mais difficile à appréhender valablement.

L'avis de l'autorité environnementale et l'expertise du commissariat général à l'investissement qui portent davantage sur les résultats de l'évaluation socio-économique, sont respectivement rapportés aux § 1445 et 1464 du présent rapport.

31222- Bilan carbone (émission des gaz à effet de serre) et développement durable

Cet aspect est notamment évoqué dans la pièce H du dossier sous les cotes 7.1.3 et 7.1.4, pages 178, et 7.3 à 7.7, pages 184 à 198.

Le dossier rappelle les objectifs généraux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). En Europe, il a été convenu de diviser par quatre le total des émissions, à l'horizon 2050. Le secteur des transports est particulièrement concerné puisqu'il représente 27% de ces émissions. L'automobile et l'avion, qui utilisent les énergies fossiles, sont de grands émetteurs de GES.

La méthodologie retenue consiste à recenser d'abord les émissions en phase de conception, de construction et d'exploitation, puis les émissions évitées du fait d'un report de trafic des modes fortement consommateurs en carbone (avion, automobile) vers les trains, plus économes.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage rappelle son ambition de concevoir un projet en tenant compte de tous les enjeux du développement durable.

Dans le cadre du GPSO global le report modal à l'horizon 2032, en situation de projet, selon le maître d'ouvrage, détourne 1,7 millions de passagers de

l'avion et 6,8 millions de déplacements automobiles. Sur l'itinéraire Paris – Toulouse, une personne émet 130 kg CO2 en avion, 40 en voiture et 4 en TaGV.

Les travaux génèrent, au total, et toujours selon le maître d'ouvrage, 3 millions de tonnes équivalent CO2 (teCO2). La mise en service de la LGV Bordeaux – Toulouse permet d'économiser 150 000 teCO2 par an. Après celle de Bordeaux –Dax, l'économie est de 250 000 teCO2/an. Enfin la mise en service de Dax – Espagne assure une économie de 340 000 teCO2/an. En conséquence le bilan devient positif dès 2035. Au-delà l'économie s'accroit pour être portée à 410 000 teCO2/an à partir de 2040 et à 550 000 en 2055.

Dans le cadre de la phase 1 du GPSO, en ne retenant que les lignes nouvelles (hors AFSB et AFNT), objet de la présente enquête, les chiffres sont les suivants :

Les travaux génèrent, au total, 2,4 millions de Tonnes Equivalent CO2 (teCO2). L'économie à l'horizon 2055 sera de 290 000 teCO2/an.

Par ailleurs le dossier précise que l'effort à consentir pour atteindre la réduction par quatre des émissions en 2050 est chiffré à 90 MtCO2 (sur une consommation de 120 MtCO2 en 1990). Le projet lignes nouvelles de la phase 1 de GPSO correspond à 0,32% de cet effort. Dans le cadre d'une approche régionale de cet effort, ce dernier est fixé à 7,4 MtCO2. Le projet correspond à 4% de cet objectif.

Au-delà de ce qui est rapporté de l'avis de l'autorité environnementale au point 1415 du présent rapport, il convient de noter que cette dernière envisage d'amortir les rejets liés au chantier (retenus à 2,5MteCO2) sur une période de 50 ans. L'amortissement serait alors de 50 000 teCO2 à déduire des 250 000 teCO2 d'économie annuelle. Le gain annuel net, selon l'AE, serait de 150 000 à 200 000 teCO2 par an, soit seulement 0,1% des émissions du secteur des transports.

3123 Evaluation socio-économique

31231- Bilan socio-économique (bilan coûts/avantages).

Le sujet est présenté en Pièce H, chapitre 1 et chapitre 7/ p.175 à 200

Parmi les 21 engagements du maître d'ouvrage, en termes de développement durable, l'étude socio-économique qui mène au bilan comprend 4 de ces engagements :

- 1 Répondre aux enjeux d'une mobilité durable des personnes et des biens ;

- 2 Intégrer le développement des lignes nouvelles dans les dynamiques urbaines et territoriales ;

- 19 Optimiser le bilan coût/avantages du projet ;

- 21 Raisonner le projet en coût complet sur la durée de vie de l'infrastructure.

Le bilan socio-économique d'un projet a pour objectif d'évaluer son intérêt pour la collectivité et pour les différents acteurs individuels ou collectifs, au travers de l'ensemble des avantages et des inconvénients qu'il génère. Ces effets peuvent être : - monétaires, comme les coûts et les recettes liés au projet ; - non monétaires, comme les gains de temps et les externalités, puis ces effets non monétaires sont au final « monétarisés », c'est-à-dire qu'une certaine valeur en € est donnée à un effet (par exemple, la valeur d'une heure de temps gagné en transport est estimée à environ 20 €).

L'évaluation des effets du projet passe par une comparaison de ses coûts et de ses avantages et par la réalisation d'un bilan des contributions positives et négatives (…).

Les effets du projet évalué sont estimés année après année. Leur cumul sur la période d'évaluation permet le calcul de sa rentabilité. Un projet est rentable si la somme actualisée des avantages qu'il génère est supérieure à la somme actualisée de ses inconvénients (…) Le bilan pour la collectivité est la somme des coûts et avantages du projet pour l'ensemble des acteurs économiques concernés. Les bilans socio-économiques sont calculés en tenant compte des activités « voyageur » et « fret », et en considérant tous les modes de déplacement concurrents et complémentaires du projet.

Le calcul du bilan socio-économique d'un projet de transport dans le domaine ferroviaire est encadré par deux documents : - l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), qui définit l'évaluation socio-économique pour les grands projets de transport, codifié dans le code des transports ; - l'instruction-cadre du 25 mars 2004 du ministre chargé des transports et sa mise à jour du 27 mai 2005, relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport (…).

Les avantages procurés par les investissements publics ne peuvent être rémunérés uniquement par des recettes, ce qui implique qu'ils doivent alors être considérés comme des subventions publiques.

Le bilan socio-économique étudie l'impact d'un projet pour tous les acteurs concernés, de manière directe ou indirecte. Le bilan global est élaboré à partir des bilans par acteur.
Les acteurs sont :
- les usagers du mode ferroviaire (clients voyageurs),
- les chargeurs fret,
- les transporteurs ferroviaires français ou étrangers,
- les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires,

- les tiers,
- les acteurs du mode routier, aérien et maritime,
- la puissance publique,
- l'investissement.

Le bilan pour la collectivité est la somme des bilans des acteurs et de l'investissement.
Les principaux indicateurs de rentabilité sont calculés conformément à l'instruction cadre, ainsi que les indicateurs de performance économique.

Les principaux indicateurs du bilan permettent de comparer les avantages aux coûts, ce sont :

- La valeur actuelle nette (VAN), ou bénéfice actualisé du projet pour la collectivité (avec et sans coût d'opportunité des fonds publics) ; il s'agit de la somme des avantages et inconvénients du projet actualisé selon leur année d'apparition ; si le bénéfice actualisé est positif, cela signifie que le programme ou projet évalué présente plus d'avantages collectifs que d'inconvénients au plan socio-économique (…).

- Le taux de rentabilité interne (TRI) pour la collectivité (avec et sans coût d'opportunité des fonds publics).

D'autres indicateurs sont également calculés par rapport aux aspects de mobilisation des fonds d'investissements : - la VAN par euro investi ; - la VAN par euro public investi. Ces indicateurs sont utilisés dans l'étude du dossier public.

Les tests de sensibilité de l'étude, ou éléments variables de calcul ; afin d'identifier les paramètres les plus déterminants sur le calcul socio-économique et d'estimer la variabilité des résultats à certains paramètres, des tests de sensibilité sont réalisés. Ils concernent en particulier la fréquentation, les coûts d'investissement et d'exploitation.

Les résultats du bilan attestent de l'intérêt du programme pour la collectivité ; les avantages dégagés par le programme du GPSO, en valeur actualisée nette (VAN) dépassent l'investissement et les coûts générés de 4 Md€ hors coût d'opportunité des fonds publics. Avec prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics, la VAN est positive de 0,4 Md€. A noter que les bénéfices des usagers compensent à eux seuls l'investissement.

Ces valorisations faites en € ne doivent pas être rapprochées des montants (HT) en € prévus pour le budget de travaux des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax qui est de 8,307 Md€ (HT) : le public non averti fait trop souvent un amalgame de Md€ non comparables.

Le bilan socio-économique présenté par acteurs est, en Md€ de VAN (source MVA) : Passagers ferroviaires 13,2 ; Chargeurs 0,5 ; Acteurs du transport

ferroviaire 4,0 ; Autres acteurs du transport -1,1 ; Puissance publique -2,7; Tiers 3,4; Investissement 13,3; Collectivité 4,0.

L'évaluation économique et sociale ne dicte pas la décision, mais elle conduit à expliciter les raisons pour lesquelles on peut être conduit à proposer le projet malgré un bilan monétarisé plus ou moins favorable, en explicitant notamment les valeurs monétaires équivalentes attribuées aux différents facteurs pris en compte.

Analyse coûts-avantages. La mise en regard des divers avantages et coûts du projet permet d'avoir une vision transversale de ces enjeux socio-économiques, en fonction des contributions.

Les contributions positives : les avantages du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax se composent principalement : des recettes des acteurs ferroviaires ; des avantages des voyageurs (temps, rabattement). Ces contributions recouvrent 93 % des contributions positives.

Les contributions négatives : elles sont plus dispersées avec en premier lieu les investissements (46 %). Les acteurs ferroviaires supportent les coûts d'exploitation de l'infrastructure et des services qui représentent (hors redevances) un total de 40 % des contributions négatives.

Les acteurs de la route et de l'aérien supportent également des coûts liés aux manques à gagner de recettes en rabattement.

Les bilans des phases des lignes nouvelles composant le programme sont calculés par addition des avantages et des coûts de chacun des bilans partiels, dites phases.

31232 Phasage et découpage : incidences sur la VAN et le TRI

Sujet présenté sur dossier de 208 pages : Pièce H, chapitre 7 p. 175 à 200.

Les conditions et modalités de réalisation du programme sont celles définies par la décision ministérielle du 23 octobre 2013. Elles prennent en compte notamment les possibilités de découpage fonctionnel sans modifier de façon substantielle le projet technique.

Les résultats du précédent paragraphe portent sur le programme global du GPSO (phases 1 & 2).

Le phasage des opérations est décrit dans la décision ministérielle du 23 octobre 2013.

La phase 1 comprend :

- La réalisation des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse (2024) et Bordeaux-Dax avec ses gares nouvelles, sa halte nouvelle et ses

raccordements ;
- La réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans au Sud de Bordeaux (2024) ;
- Les aménagements ferroviaires de la ligne existante entre Saint-Jory et Toulouse-Matabiau au Nord de Toulouse (2024).

La phase 2 est la prolongation de Dax vers Hendaye et l'Espagne en 2032 dont une des raisons est liée à l'écartement différent des voies en Espagne où elles sont changées progressivement avec les nouvelles constructions programmées, la mixité de fret et voyageurs étant étudiée dans cette phase.

En l'absence de phase 2, la voie classique ne permet pas un développement du fret ferroviaire à l'horizon de sa saturation. La ligne nouvelle GPSO apporte alors une alternative de développement pour le fret en proposant des sillons complémentaires sur la ligne nouvelle jusqu'à Dax.

Le phasage dans le temps a un impact sur la VAN selon la date de mise en service : quatre tests sont réalisés, avec mise en service de la seule ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse : en 2024, 2025 et 2030. L'augmentation de la VAN observée, si la réalisation est retardée, entre les tests en 2024 et 2030 est en partie due à une augmentation mécanique de la VAN relative à la chronique d'actualisation.

Un autre type de phasage est traité dans le dossier:

- La phase fonctionnelle d'articulation entre la mise en service LN qui est dépendante des mises en service des aménagements AFSB et AFNT (elles-mêmes subordonnées à des DUP séparées).

- Les phases de chantier génératrices des bons côtés de la dépense locale et des emplois créés, et des moins bons que sont les bruits et circulations de chantier.

31233 Coût du projet et financement

Cet aspect est notamment évoqué dans la pièce D sous la cote 3.1 et 3.2, pages 401 à 403 et dans la pièce H du dossier sous la cote 7.9, page 203.

En octobre 2011, la commission européenne a adopté une proposition visant à transformer l'actuelle mosaïque de routes, voies ferrées, aéroports et canaux en un réseau de transport unifié (RTE-T). Le nouveau réseau central permettra d'éliminer les goulets d'étranglement, de moderniser les infrastructures et de rationaliser les opérations de transport transfrontalier pour les passagers et les entreprises, dans toute l'UE.

Publiée après deux ans de consultation, la proposition s'inscrit dans le cadre du Livre blanc "Transports 2050".

En termes de financement, une enveloppe de 31,7 milliards d'euros, au titre du nouveau cadre financier pluriannuel (2014-2020), viendra financer le mécanisme de l'interconnexion, mais il ne s'agit que d'un "capital d'amorçage" qui vise à encourager les investissements. La Commission prévoit que chaque million dépensé au niveau européen générera 5 millions d'investissement de la part des États membres et 20 millions de la part du secteur privé.

En France, la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI), insérée dans le code des Transports, impose que le choix des grandes infrastructures de transport donnant lieu à un financement public soit fondé sur l'efficacité économique et sociale.

Les modalités de financement sont abordées dans le dossier soumis à l'enquête publique (présentation générale du projet/chapitre 3 et évaluation socio-économique pièce H). Ces documents précisent :

- Le programme du GPSO nécessite le financement conjugué de différents partenaires : le maître d'ouvrage, l'État, les collectivités territoriales, l'Europe, et éventuellement des acteurs privés, sous certaines conditions ;

- Le choix de la maîtrise d'œuvre devra intervenir parmi les différentes options possibles ouvertes par le code des transports (maîtrise d'ouvrage directe, contrat de partenariat, convention de délégation de service public) ;

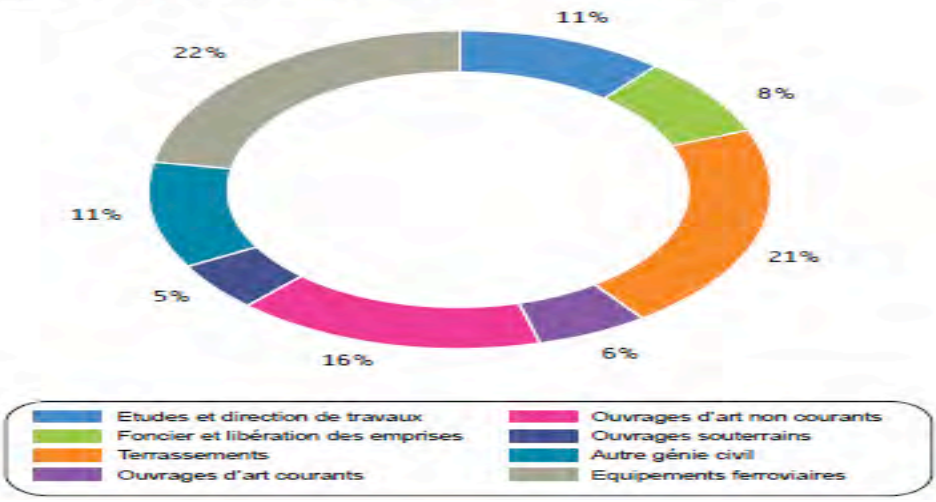
- Ces modalités et accords de financement ne pourront être arrêtés qu'après la déclaration d'utilité publique.

Le détail concernant le coût du projet figure de manière assez sommaire dans le dossier soumis à enquête. A la suite d'une demande du public ce coût a été porté à sa connaissance et rappelé lors des rencontres d'information et d'échanges (RIE) organisées.

Cette évaluation est résumée dans le tableau suivant :

Décomposition des coûts par tronçon	Montants en millions € HT (M€)
Tronc commun Sud Bordeaux/Sud Gironde	1 300 M€
Tronçon Sud Gironde/Nord Toulouse	4 592 M€
Tronçon Sud Gironde/Dax	2 415 M€
Total	8 307 M€

Répartition par poste de l'estimation globale [source : Egis]



Il s'agit là du coût prévisionnel du projet LN de la phase 1 du GPSO, savoir les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax, à l'exclusion des Aménagement Ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse. Les diverses composantes permettant cette évaluation des coûts ont été portées à la connaissance du public (évaluation nette en tenant compte des imprévus, aléas, imprécisions…).

313 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

T1Q1 Le développement d'un réseau ferré adossé à la grande vitesse dans le grand sud-ouest et dans le pays basque espagnol est un élément important du développement des échanges transfrontaliers et européens. Toutefois, la nécessité de réaliser de nouvelles lignes devraient découler d'une saturation prévisible et donc d'une date supposée pour maintenir et améliorer le trafic. Quels sont les éléments de comparaison, tous trafics confondus, entre les capacités actuelles du réseau et les besoins actuels de déplacement d'une part et les besoins prévisibles d'autre part.

Réponse du maître d'ouvrage

Le développement du réseau sur l'axe atlantique a pour objectifs d'améliorer les possibilités de déplacements pour les personnes et pour les marchandises (politique européenne des transports, nationale, régionale et transfrontalière). Du point de vue ferroviaire, ceci se traduit tant par des enjeux de performance que de capacité : ces deux éléments sont à prendre en considération dans les

décisions de réalisation d'une nouvelle infrastructure, comme cela est rappelé dans la Pièce D - Notice explicative (chapitre 1).

Sur la ligne existante Bordeaux-Hendaye, plusieurs sections sont à distinguer concernant les usages (circulations voyageurs longue distance, TER notamment entre Bordeaux et Arcachon d'une part et autour de Bayonne d'autre part, fret) et les caractéristiques de l'infrastructure. Comme cela est développé dans la Pièce H - Evaluation socio-économique (p.77), la saturation est à apprécier vis-à-vis des usages et des réponses possibles concernant le matériel roulant.
La section de Bordeaux à la bifurcation de Lamothe (vers Arcachon) est marquée par une forte mixité entre trains rapides et trains lents (longue distance voyageurs ou marchandises, TER) dans un secteur contraint - urbain et périurbain notamment en sortie de Bordeaux.
Au sud de la section intermédiaire allant jusqu'à Dax, davantage en situation de transit, la section Dax–Espagne, et notamment autour de Bayonne, est marquée également par une forte mixité entre usages, avec des enjeux de développement de transports transfrontaliers ou locaux.

Comme cela est rappelé en Pièce H, le projet de lignes nouvelles du GPSO s'inscrit dans un territoire dynamique des points de vues démographique et économique, qui impliquent une augmentation de la mobilité à différentes échelles : échelles locales et régionales, mais également à l'échelle des déplacements de longue distance, sous l'impulsion du projet de LGV Tours-Bordeaux en particulier.
L'objectif d'amélioration des services ferroviaires sur la branche Bordeaux-Toulouse conduit à privilégier la réalisation d'une ligne nouvelle compte tenu des caractéristiques de la ligne existante. Pour la relation Paris-Toulouse, le ferroviaire doit encore gagner en performance pour proposer une offre compétitive, et ce gain ne peut être obtenu en modernisant la ligne existante ; cf. réponses au point 12 à ce sujet.
La mutualisation de l'infrastructure avec un tronc commun de Bordeaux jusqu'en Sud Gironde, puis la section Sud Gironde–Dax, permettent dès la phase 1 du GPSO :
-d'améliorer les performances pour les trafics de voyageurs dans la desserte du Sud de l'Aquitaine et du Béarn et de la Bigorre, et au-delà vers l'Espagne (gain de temps de 20 mn pour Dax et au-delà) ;
-d'avoir un meilleur équilibre pour le fonctionnement du nœud ferroviaire bordelais, les circulations des trains à grande vitesse en direction de Dax et au-delà se faisant par le Sud-Est libérant de la capacité sur la branche Sud-Ouest (au bénéfice des circulations TaGV, TER, fret).

La section Dax-Espagne, marquée déjà par une forte mixité d'usages, sera confrontée la première aux enjeux de saturation en fonction de l'évolution de services régionaux en heures de pointe et du transport de marchandises au niveau transpyrénéen (grands flux d'échanges sur cet axe européen, aujourd'hui réalisés pour leur part terrestre – plus de 40 millions de tonnes/an sur la seule façade atlantique - en quasi-totalité par la route). Les études menées, présentées dans la Pièce H, conduisent à estimer la saturation de la

ligne existante entre 2030 et 2040 (p.113), avec un trafic qui ne serait pas sans provoquer des nuisances à la traversée de la conurbation basque.
Il convient de rappeler à ce sujet que la part modale actuelle du fret ferroviaire transpyrénéen n'est pas significative et peut être considérée comme anormalement basse par rapport à d'autres situations européennes, pour des raisons historiques (en comparaison, cette part est de plus de 40% sur l'arc alpin dans sa globalité, et de 16% sur la partie française).
Cette problématique relève de la phase 2 du GPSO : l'évolution des trafics dans les prochaines années, suite à la mise en service du Y basque jusqu'à San Sebastian et à la mise progressive du réseau espagnol au gabarit UIC, conduira à éclairer les décisions à prendre à ce sujet. Le suivi de cette évolution interviendra dans le cadre de l'observatoire des trafics au Pays basque mis en place par l'Etat en 2011.

Appréciation de la commission d'enquête

Sur l'axe Bordeaux-Toulouse : Si le seul but poursuivi est de gagner en performance sur l'axe Paris-Toulouse, alors la modernisation des voies existantes ne peut suffire et le GPSO/LN offre des temps de parcours compétitifs. Le maître d'ouvrage ne note pas une saturation à moyen ou long terme sur cet axe.

Sur l'axe Bordeaux-Dax : Le but poursuivi, au delà de répondre à une saturation des voies à l'horizon 2030-2040, est d'offrir une capacité significative pour le fret, côté atlantique, alliée à une desserte plus fluide du trafic ferroviaire vers le pays Basque et au delà vers l'Espagne.
La combinaison des deux, permet de répondre à une meilleure fluidité des différents trafics d'une part, en sortie de Bordeaux vers Arcachon et d'autre part, en GPSO phase 2 autour de Bayonne puis vers l'Espagne.
Il apparaît donc qu'une partie importante de la LGV GPSO phase 1 prépare le raccordement futur du réseau LGV français au réseau LGV espagnol (GPSO phase 2).
La commission constate que le calendrier de mise en place n'est pas critique, et que les saturations futures et prévisibles concernent le sud de Bordeaux, la zone de Bayonne et vers l'Espagne ultérieurement.
Il apparaît que les modèles d'estimation de trafic sur Bordeaux-Dax diffèrent selon les modèles utilisés par le maître d'ouvrage et la SNCF. Le modèle SNCF prévoit un trafic moindre et une saturation plutôt vers 2050.
Le maître d'ouvrage explique que le dispositif permettra d'améliorer les possibilités de déplacement (offre) mais ne répond pas à la commission sur les besoins de déplacement actuels et futurs (demande).
La section Dax-Espagne sera la première confrontée aux enjeux de saturation essentiellement du fait de la mixité des usages et du développement du fret. Le développement de l'offre ne se répercutera pas forcément sur la demande. Les causes de la faiblesse du trafic fret ne peuvent se limiter au problème de la rupture de charge entre la France et l'Espagne.
En conclusion, la réalisation de nouvelles lignes vers Toulouse, en raison de la non-saturation du réseau existant à un horizon prévisible ne s'impose

pas. La réalisation de la ligne vers Dax, outre qu'elle répond au raccordement des réseaux LGV Français et Espagnol, ne présente pas d'urgence particulière.

T1Q3 Le report modal est conditionné par les conditions financières et techniques des différentes offres de transport. Il apparaît que le transporteur SNCF dans une volonté de diversification se positionne désormais dans les offres de covoiturage et d'autocars. Cette nouvelle politique est-elle de nature à remettre sensiblement en cause les calculs de report modal qui ont été faits pour bâtir le GPSO ?

Réponse du maître d'ouvrage

La politique de la SNCF est menée de manière coordonnée et cohérente avec l'ambition de se positionner comme un acteur global de la mobilité, en répondant aux attentes de ses clients. A cet effet, SNCF développe au travers de ses filiales Id-Bus et Id-Vroom des services complémentaires à son offre ferroviaire. Cette offre complémentaire lui permet également de se positionner vis-à-vis de la concurrence externe existante ou à venir :
-avec iDBUS, des services d'autocars longue distance et internationaux, avec possibilité de cabotage, sont ainsi proposés. Ces services répondent notamment au besoin d'une segmentation de clientèle privilégiant les prix bas au temps de transport ;
-iDVROOM répond à une demande forte de covoiturage, et vise également, dans une logique de service de porte à porte, à développer cette pratique sur des trajets courts en rabattement vers les gares ferroviaires.

Dans le cadre de la contre-expertise menée lors de l'évaluation économique du CGI, des études documentaires ont été produites sur les pratiques émergentes (autocars, covoiturage) et leur éventuel impact sur le report modal du GPSO. Il en ressort que :

a)l'offre de cars interurbains longue distance présente des écarts de tarifs finalement modérés face au train (car 20% moins cher que le train en heure creuse pour des temps de parcours très différents).Le profil actuel de l'usager est jeune et voyage pour motif loisir, avec une demande issue plus de l'induction que du report modal. Une étude du CEREMA (ex-SETRA « Choix modal en transport de voyageurs longue distance – les critères prix et temps » juin 2012) montre que le car perd en pertinence au-delà de 500 km face au train en coûts généralisés. En-deçà il est plutôt pertinent sur les secteurs à faible densité d'offre ferroviaire. Une étude récente (janvier 2015) de France Stratégie fait référence à des études étrangères dans lesquelles on a constaté, qu'après l'ouverture du transport interurbain vers l'autocar, le report de voyageurs du train vers l'autocar reste limité.

b) concernant le marché du covoiturage :

-les études disponibles sur le sujet soulignent que le report modal proviendrait à ¾ de la voiture et se fait plutôt sur des relations où l'offre en transport collectif est faible ;
-la clientèle susceptible de basculer est à majorité jeune, périurbaine et se déplace pour motif loisir et de manière occasionnelle (7% du potentiel GPSO).

S'agissant de pratiques en émergence, les effets de ces services sur les calculs de reports modaux restent aujourd'hui encore difficiles à appréhender et à mesurer.

Afin de conserver sa position concurrentielle, SNCF développe des offres à bas coûts (Services Ouigo, IDTGV) et applique une politique tarifaire comportant des réductions importantes; tout en mettant en avant les qualités intrinsèques du train (temps, confort, services).
Ces éléments ont conduit la contre-expertise du CGI à valider le scénario central présenté à l'enquête publique.

En conclusion, ces nouveaux modes de concurrence intermodale peuvent donc être considérés comme correctement pris en compte dans le cadre de l'analyse socio-économique, qui fournit des tests de sensibilité sur le report modal ou l'induction (Pièce H, p.195) : ainsi une variation de +/- 10% du report modal conduit à un écart de +/- 400 M€ pour la VAN (Valeur actualisée nette) des lignes nouvelles. Pour l'induction, un test à +/- 10% donne des écarts de VAN de +/-300 M€ étant précisé que le niveau d'induction pris en compte pour GPSO (22% en 2027) est considéré comme plutôt prudent par rapport à d'autres projets.

Appréciation de la commission

Le maître d'ouvrage a bien résumé la politique de diversification de la SNCF. Cette politique aurait mérité d'être exposée dans le dossier, la SNCF étant le principal transporteur et assurant au final, le service.

Sur le report modal, le maître d'ouvrage précise que le positionnement de la SNCF sur id-Car et id-vroum, a priori concurrent du fer, sert en fait à favoriser le rabattement vers les gares ferroviaires. Il note et constate en s'appuyant sur des rapports externes, que le report modal attendu reste de faible envergure. L'offre de tarification type Ouigo et IDTGV irait en revanche, dans le sens d'une attractivité du ferroviaire par rapport à la route pour une certaine clientèle.

La commission prend acte que les nouveaux modes de concurrence pouvant influer sur le report modal, ont été bien intégrés dans l'analyse socio-économique toutefois elle relève que le principal opérateur des lignes à grande vitesse ne se positionne plus seulement sur le transport ferroviaire qui est présenté comme le plus respectueux de l'environnement.

T1Q4 Les tarifs qui seront pratiqués sur la LGV Toulouse-Paris seront-ils à même de concurrencer le tarif des navettes aériennes vers Orly et Roissy, dont on pressent le développement avec l'arrivée de nouveaux actionnaires à l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Les marges de manœuvre de la SNCF étant faibles en matière de tarifs, ne convient-il pas de réviser les prévisions de report modal de l'aérien vers le rail à l'horizon du projet ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le développement envisagé pour l'aéroport de Toulouse dépend bien entendu des orientations stratégiques arrêtées par celui-ci et les compagnies qui le desservent, en lien avec ses partenaires et les services de l'Etat. Les annonces portent plutôt sur le renforcement d'autres destinations que sur Paris, y compris longs courriers, en tenant compte du projet de LGV.

Les études de benchmarking réalisées dans le cadre des études de trafic GPSO étudiant l'évolution de l'offre aérienne consécutivement à l'arrivée de la LGV à Marseille et Strasbourg, ont mis en évidence une réduction sensible des fréquences des navettes radiales (-30% environ) suite à l'arrivée de la grande vitesse, sans évolution sensible des prix. L'évolution du trafic prise en compte à Toulouse ressort également à -30% pour le trafic sur Paris ; les correspondances sur Roissy, concernant les longs courriers, restent de toute façon du domaine de l'aérien.

Appréciation de la commission sur le prix du transport pour l'usager

Dans le dossier d'enquête (pièce H/§ 4212/p 95, le maître d'ouvrage prévoit en situation de projet un surcoût qui sera appliqué aux prix ferroviaires : *« Il est estimé par type de liaison en lien avec les améliorations de temps de parcours procurées par le projet. A titre d'exemple, cette évolution du prix est évaluée à 7€ par heure gagnée sur les relations radiales »*. Cette hausse devrait donc se répercuter sur le prix du billet dans des proportions similaires. En outre, le maître d'ouvrage prévoit, hors inflation, une hausse annuelle des prix ferroviaires pour les TaGV de 1,2% (liaisons radiales) et 0,7% (liaisons inter-secteurs).

La commission d'enquête partage ici l'opinion du commissariat général à l'investissement (CGI) qui craint une perte d'attractivité face aux compagnies aériennes à bas-coûts et au covoiturage. Il s'agit certes d'une prévision des modalités d'exploitation susceptibles d'être corrigées au vu des circonstances, mais toute réduction des gains prévus aura des conséquences sur le bilan socio-économique.

La commission d'enquête estime que l'augmentation des péages contraindra les opérateurs à augmenter le prix du billet, renforçant l'inégalité entre les différents modes de transport à longue distance.

T1Q2 La mise à écartement européen des voies espagnoles facilitera à l'évidence l'échange fret ferroviaire transpyrénéen et va dans le sens d'un réseau fer européen. Il conviendrait de rapprocher les capacités prévues du Y basque avec les capacités côté Sud-ouest France sur le réseau actuel, en tenant compte du trafic de la future autoroute ferroviaire Nord-Sud, aux fins de déterminer, d'une part une date de saturation du réseau actuel et d'autre part de déterminer le report modal espéré du trafic routier lourd vers le fer.

Réponse du maître d'ouvrage

Conformément au Plan d'Infrastructures de Transport et Logement (PITVI) adopté par l'Etat espagnol le 26 septembre 2012, la mise en service du Y basque avant 2020 jusqu'à San Sebastian et la mise progressive à écartement UIC du réseau ferré espagnol existant permettront de disposer au Sud de la frontière franco-espagnole d'une forte augmentation de la capacité, dans un secteur permettant l'implantation de plateformes intermodales pour transfert sur le mode ferroviaire (transport combiné, autoroute ferroviaire).

L'évolution du fret ferroviaire transpyrénéen dépendra de la compétitivité de ce mode vis-à-vis du mode routier. S'agissant d'acheminement sur très longue distance de flux importants aujourd'hui assurés par la route, avec les inconvénients connus pour les régions de transit, le mode ferroviaire sera compétitif s'il peut s'affranchir de ruptures de charge (liées aux discontinuités de réseaux), disposer de sillons de qualité et offrir des conditions de transport attractives.
Les études de trafic présentées dans la Pièce H, actualisées en fonction du contexte économique, conduisent à estimer l'horizon de saturation entre 2030 et 2040. Celui-ci devra être précisé dans le cadre des études à poursuivre pour la phase 2, en fonction de l'évolution du contexte général (cf. par exemple test effectué dans le cadre de l'évaluation économique du CGI : une forte baisse des péages autoroutiers à l'horizon du renouvellement des concessions autoroutières conduit par exemple à décaler d'une dizaine d'années l'horizon de saturation à hypothèses inchangées sur l'évolution des coûts ferroviaires).

Par rapport à la situation actuelle, ce report modal sera lié en premier lieu à l'évolution du réseau espagnol, et à l'amélioration des services ferroviaires, renforcée par les efforts déployés entre opérateurs ferroviaires au niveau européen avec la mise en place des corridors de fret (l'axe atlantique correspond au corridor 4, mis en place en novembre 2013). Il est donc en référence du GPSO jusqu'à l'horizon de saturation de la ligne existante, la part modale captable par le fer étant alors estimée à 20%. Cette part modale sera liée au développement du transport combiné et d'autoroute ferroviaire (selon le même concept que l'autoroute ferroviaire atlantique, mais avec des services ayant aussi vocation à débuter à partir de plateformes situées en Espagne), estimé à 11 Mt en 2030.

Au-delà de cet horizon de saturation, c'est le gain de capacité permis par la phase 2 qui permettra une poursuite des trafics ferroviaires, pour atteindre une part modale de plus de 25% en 2055.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des intentions de l'Etat espagnol qui ouvre des perspectives de ce côté de la frontière et de l'horizon de saturation (entre 2030 et 2040) du côté français, estimé par le maître d'ouvrage.

Elle relève que l'espérance d'une part modale ferroviaire pour le fret de 25% en 2055, repose sur une offre de capacité et non sur une demande et/ou une volonté de la SNCF.

Enfin, la commission d'enquête rappelle qu'elle ne peut préjuger de la réalisation de la phase 2 du GPSO qui fera l'objet d'une autre enquête publique.

T1Q7 Une observation porte sur la faible part de rejets de GES épargnée grâce au projet (1/1000ème des rejets nationaux totaux). Ces éléments sont-ils exacts ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le report modal rendu possible par le programme du GPSO, permet d'épargner de l'ordre de 350 000 tonnes de CO_2 par an. En 2010, les émissions françaises de CO_2 s'élèvent à 347 millions de tonnes, ce qui correspond bien à l'ordre de grandeur ci-dessus.
Il convient de rappeler qu'un projet de LGV propose avant tout un service de mobilité, plus économe en émissions de gaz à effet de serre. La réponse de SNCF au rapport de la Cour des Comptes note ainsi que dans les enjeux de mobilité, les LGV apportent une contribution positive, avec une durée de retour faible pour équilibrer la construction, suivi d'un gain net chaque année au bénéfice de l'environnement. A défaut il aurait fallu développer d'autres infrastructures pour d'autres modes, avec des phases de construction également émettrices puis une exploitation qui le serait également.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la validité de l'observation qui relevait que les rejets de GES épargnés par la totalité du programme GPSO ne représentent qu'environ 1/1000ème des rejets nationaux totaux.

T1Q8 Quel est le bilan carbone calculé actuel du chantier de la LGV Tours-Bordeaux.

Réponse du maître d'ouvrage

Les chiffres disponibles correspondent au bilan Carbone du projet établi en phase APS (avant-projet sommaire).

Une actualisation à partir de données issues du chantier est programmée par LISEA, concessionnaire de la LGV Tours-Bordeaux, au cours de l'année 2015, à l'issue des travaux de terrassement et de génie civil.

Les émissions liées au chantier sont estimées à 1,85 million de tonnes, avec des émissions annuelles évitées de 201 000 teCO_2 en 2018 (évoluant ensuite en fonction du trafic), conduisant à un équilibre grâce au report modal au bout de 9 ans. Ces chiffres, provisoires, sont en phase avec les estimations réalisées pour la LGV Rhin-Rhône (12 ans) et GPSO (10 ans).

La commission d'enquête prend acte de ces chiffres.

T1Q9 Quelle est la part d'énergie de la production nationale qui serait consommée annuellement par le projet ? Quelle est la part d'électricité carbonée qui est susceptible d'être utilisée ?

Réponse du maître d'ouvrage

La consommation électrique de la France en 2013 est de 495 000 GWh. Sur ce total, 6 300 GWh sont consommés par SNCF, soit 1,3% de la consommation nationale.
En 2027, l'énergie consommée du fait du projet (correspondant à l'écart entre projet et référence, est de 115 GWh, soit 1,8% de la consommation actuelle de SNCF (cf. Note sur le calcul du bilan carbone pour les lignes nouvelles du GPSO – juin 2014).
Concernant le contenu carbone de l'électricité utilisée en exploitation, la répartition suivante a été retenue à titre d'hypothèse dans les calculs : 50% d'origine photovoltaïque, 50% d'origine européenne.

Sur 30 ans de 2025 à 2055, cela correspond à un poids CO_2 de 385 000 teCO_2 ajoutées à l'atmosphère. Ce même volume est ramené à 220 000 teCO_2 si l'on prend en compte de l'électricité française, faiblement carbonée. Il est porté à 557 000 teCO_2 en prenant en compte de l'électricité européenne.

Cette consommation complémentaire d'énergie est très largement compensée par les reports modaux, dégageant un bilan annuel positif de 250 000 teCO_2 qui compense le coût de la construction de l'infrastructure au bout d'une dizaine d'années.

La commission d'enquête prend acte que, chaque année, le projet consommera 0,02% de la consommation électrique nationale.

T1Q10 Existe-il un projet d'unité de production d'énergie électrique aux abords de Captieux ? Si oui qui en est le maître d'ouvrage ? Quelles en sont les caractéristiques ? Quel sont les rejets de CO_2 attendus ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il n'y a pas de projet de construction d'installation de production d'énergie pour les besoins du GPSO, ni sous forme de centrale thermique ni sous une autre forme. Concernant Captieux, une lettre d'intention avait été signée en juillet 2010 avec la communauté de communes de Captieux/Grignols, l'entreprise Comax et RFF, en lien avec le projet de développement du site de l'Ecopole porté par la communauté de communes. Les discussions n'ont pas donné suite à des actes ultérieurs. Comme cela est précisé dans le dossier d'enquête, l'alimentation des sous-stations est prévue exclusivement à partir du Réseau de Transport d'électricité (RTE).

Il est rappelé dans le dossier d'enquête (Pièce F - Etude d'impact, Volume 1 p. 66) que la faisabilité de raccordement d'unités de production, photovoltaïque par exemple, a été étudiée, permettant ainsi d'offrir à de telles centrales un débouché sur le réseau RTE et une consommation directe par les sous-stations. Une telle hypothèse n'est pas confirmée et ne fait pas partie du programme du GPSO. On peut se référer également à la réponse à la question T32Q4.

La commission d'enquête prend acte qu'« *Il n'y a pas de projet de construction d'installation de production d'énergie pour les besoins du GPSO* ».

T1Q11 La comparaison, tant en consommation d'énergie que de rejets de gaz à effet de serre entre les lignes nouvelles et les circulations sur les lignes existantes (en l'état et rénovée avec mise en exploitation à 220 km/h) a-t-elle été faite ? Si oui, quels sont les résultats ? Sinon, peut-elle être faite ?

Réponse du maître d'ouvrage

Ce calcul n'a pas été fait dans le cadre des études sur la modernisation des lignes existantes. On pourra cependant se référer aux réponses fournies sous les points T32Q1 et 2.
Sur le sujet de la consommation électrique des TGV, il est rappelé qu'un TGV circulant sur ligne nouvelle ne consomme qu'une fois et demie plus d'énergie à 320 km/h qu'à 220 km/h. Par ailleurs, un TGV circulant sur ligne nouvelle roule à vitesse régulière, sans à-coups, ce qui n'est pas le cas des trains sur la ligne existante, soumis à de multiples freinages et accélérations. Des essais réalisés sur le trajet Paris-Strasbourg ont montré que le train sur la ligne existante consomme autant que le TGV sur ligne nouvelle, pour une vitesse bien inférieure.
Le bilan carbone effectué porte sur les effets de la réalisation de la nouvelle infrastructure, en fonction des services qui peuvent s'y développer.

La commission d'enquête prend acte de cette réponse**.**

T1Q12 La perte en stockage de carbone liée à la déforestation a-t-elle été comptabilisée dans le calcul du bilan carbone ? Si oui dans quels termes ? Si non pour quelles raisons ?

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant le bilan carbone, la totalité des terrains d'emprise d'une LGV n'est pas artificialisée, mais uniquement la plateforme ferroviaire et les abords immédiats, ainsi que les équipements annexes. Il est considéré dans le bilan carbone, que le contenu carbone des sols non artificialisés est reconstitué sur la durée du cycle étudié.
Le calcul est ainsi fait en considérant un changement d'affectation sur 2 ha/km, soit une bande de 20 m. En termes de facteur d'émission, le calcul retient l'hypothèse moyenne (entre forêt, prairie et terre de culture) d'un contenu carbone du sol de 366 teCO_2/ha, soit 733 teCO_2/km. Le choix des plantations et de l'engazonnement, vis-à-vis du potentiel pour constituer un stock important de carbone organique dans le sol, permettra d'optimiser ce chiffre.

A titre d'hypothèse pessimiste, si l'on doublait ce chiffre pour les lignes nouvelles du GPSO avec une bande de 40 m de large (en considérant un ratio supérieur aux autres LGV du fait d'un ratio important de pistes), la consommation supplémentaire serait d'environ 250 000 teCO_2, l'équilibre étant alors atteint au bout de 11 ans au lieu de 10.

La commission d'enquête prend acte de cette réponse.

T1Q13 Qu'en est-il de la compensation par reboisement, des rejets de CO_2?

Réponse du maître d'ouvrage

La réalisation de boisements compensateurs est prévue en application des autorisations de défrichement. A minima, ce reboisement est réalisé à hauteur de 1 pour 1 en surface. Compte tenu des incertitudes sur la nature des terrains proposés pour le boisement, son impact carbone sera positif, neutre voire négatif. En effet, l'accroissement du stock de carbone sera plus fortement activé si l'on effectue un reboisement sur une terre peu productive (en termes de stockage – par exemple une terre de culture). En revanche, le bilan en termes de CO_2 serait faible si l'on plantait une forêt sur une prairie permanente, déjà très fournie en carbone organique dans son sol.
Les boisements compensateurs ne sont donc pas pris en compte dans le calcul à ce stade.

La commission d'enquête prend acte que des boisements compensateurs sont envisagés mais que l'incertitude est totale sur l'impact carbone. Les reboisements ne sont donc pas pris en compte dans le bilan carbone.

T1Q21 René Pralat, dans son observation (33-LAND-72 et COUR-213), fait diverses remarques sur le bilan carbone, notamment en ce qui concerne la partie « bilan » et « temps de retour carbone » pour laquelle il énonce des résultats moins favorables. La commission d'enquête souhaite avoir sur chacune de ces remarques l'avis spécifique du porteur de projet. En outre, et plus précisément :

1 Alors qu'est attendu du bilan carbone un élément fort de la décision en faveur du projet, justifiant un développement circonspect et rigoureux, le

dossier d'enquête ne comporte que quelques indications très sommaires, tant vis-à-vis des méthodes d'estimation que des calculs eux-mêmes, se contentant d'énoncer les résultats : pour quelles raisons cette économie d'information ne serait elle pas interprétée comme une faiblesse de GPSO à obtenir un bilan carbone sinon décisif, du moins valorisant ?

2 Concernant la phase d'étude et de conception : quelle en est l'estimation ? Est-elle intégrée dans les calculs dont les résultats figurent au dossier d'enquête (chapitre 7 de la pièce H) ? En cas de non intégration, quels seraient les résultats s'ils l'étaient ?

3 Concernant les défrichements : même question que ci-dessus en 2.

4 Comment a été calculée l'économie de rejet CO_2 issue du report modal Avion – Train ? Quels critères ont été retenus pour estimer l'adaptation des compagnies aériennes à la réduction de leur trafic et l'économie de rejets CO2 ?

5 Vis à vis du report modal avion / train, il apparait essentiellement sur l'itinéraire Paris-Toulouse. Il est conditionné par la mise en LGV de l'ensemble de l'itinéraire Paris-Toulouse. Les calculs de la note de juin 2014 « Eclairage carbone pour les lignes nouvelles du GPSO », tendant à émettre un bilan général et un temps de retour (compensation des émissions liées à la phase étude/conception/travaux) paraissent ne pas prendre en compte les aspects négatifs de la part des LGV Paris – Bordeaux pour ne retenir que ceux liés au GPSO. Comment se répartit le gain de ce report modal dans les différentes lignes Paris-Tours, Tours-Bordeaux et Bordeaux-Toulouse ?

Réponse du maître d'ouvrage

En préambule, le maître d'ouvrage constate que des observations émises pendant l'enquête se réfèrent souvent à l'avis exprimé par l'Autorité environnementale le 22 janvier 2014 concernant le bilan carbone (en page 44 de son rapport, reprise page 65 de la Pièce B). Dans ce paragraphe, l'Autorité environnementale fait une approche différente en répartissant (amortissant) le coût de la construction sur 50 ans. Il en résulte un bilan positif dès la première année. L'Autorité environnementale a souhaité à cette occasion qu'il soit vérifié que le trafic induit n'est pas pris en compte, ce qui est bien le cas. Il n'y a donc pas de remise en cause du calcul effectué par le maître d'ouvrage.

La commission d'enquête prend acte de cette précision.

Les observations formulées par M. Pralat appellent les commentaires suivants :

1 Remarques d'aspect méthodologique

Le calcul effectué n'est pas un Bilan Carbone® au sens de la méthode actuellement en cours. Le travail et l'approche méthodologique amorcés à l'occasion de l'étude de la LGV Rhin-Rhône, réalisée en partenariat avec l'ADEME, ont été poursuivis et améliorés ensuite sur d'autres projets ferroviaires (notamment les LGV Tours-Bordeaux, Contournement de Nîmes-Montpellier, Bretagne-Pays de la Loire).
Le périmètre visé est le plus large possible, l'idée étant de porter un éclairage carbone sur l'ensemble des implications significatives (positives et négatives) que peut avoir un programme tel que le GPSO.
Un plan d'action n'est pas décrit dans le dossier d'enquête publique, il relèverait des étapes ultérieures. Cependant, les réflexions ont été entreprises dès le début de l'élaboration de l'APS et seront poursuivies dans les étapes ultérieures, en y intégrant autant que possible la dimension CO_2. Il sera également tiré parti du retour d'expérience des projets actuellement en cours de réalisation : la mise en place d'un fonds d'arbitrage carbone, des alternatives « bas carbone » pourront par exemple être envisagées.

La commission d'enquête ne décèle pas de précisions méthodologiques dans cette réponse.

2 Remarques sur le bilan carbone

Le bilan carbone des travaux est basé pour l'essentiel sur les quantités de matériaux mis en œuvre. Un« bilan matière » est établi à cet effet.
Le bilan matière a été constitué à partir des détails estimatifs disponibles à ce stade. Il est établi pour chaque section de travaux, avec les principales rubriques (terrassement, ouvrages d'art, assainissement, équipements ferroviaires…) les quantitatifs d'acier, de béton, de chaux et de carburant mis en œuvre ou consommés pour les besoins du chantier. A partir de ces données de base, ces volumes sont traduits en teCO_2. Des coefficients correcteurs sont appliqués pour intégrer au bilan l'ensemble des postes divers non individualisés dans cette première étape. Ces coefficients correcteurs sont établis à partir des études Carbone détaillées réalisées antérieurement sur d'autres programmes de LGV à des stades plus avancés.

Ce bilan matière intègre bien les émissions directement liées à la mise en œuvre des matériaux sur le chantier (production, transport et mise en œuvre des matériaux). Il a été ajouté à ce bilan matière un forfait de 1 000 teCO_2/km de LGV, qui couvre l'ensemble des frais généraux carbone non pris en compte dans ce premier calcul.

Les émissions induites par la phase d'étude et de conception du projet entrent dans ce forfait, à hauteur de 50 teCO_2/km de LGV, soit environ 16 000 teCO_2 pour la phase 1. Ce chiffrage est inspiré d'une revue détaillée des émissions induites par les études du projet de LGV Poitiers – Limoges.

Les défrichements sont pris en compte dans un poste « changement d'affectation des sols » qui pèse plus de 700 teCO_2/km dans le forfait de 1 000 teCO2/km visé ci-avant. Il intègre le fait d'une disparition du carbone

organique contenu dans le sol à hauteur de 366 teCO_2/ha, sur une largeur de 20 m de large. Dans le reste de l'emprise, on considère que le stock de carbone organique, dans le sol et hors sol, se reconstituerait au fil du temps. Voir également la réponse à la question T1Q12 (durée de retour augmentée d'un an si l'on retient une largeur du double).

La commission d'enquête prend acte de ces précisions.

3 Remarques sur le bilan et le temps de retour carbone

-le temps de retour indiqué dans le dossier d'enquête d'utilité publique apparaît correctement évalué (cf. ci-dessus) ; si l'on ajoutait 250 000 teCO_2 au bilan de la construction (du fait d'une évaluation élargie des émissions induites par le changement d'affectation des sols), la durée de retour serait augmentée d'un an ;
-calcul du report modal : les chiffres du report air/fer ressortent des études de trafic ; les benchmarks menés pour d'autres LGV montrent que la mise en service d'une LGV conduit à une réduction des dessertes aériennes. Dans les études de trafic, il est habituellement considéré que le taux de remplissage est identique en référence et en projet et qu'une évolution de la demande pour un mode conduit à un ajustement de son offre ;
-imputation des gains : le calcul du bilan carbone est fait en comparant une situation de référence (en absence des lignes nouvelles) et une situation de projet (avec les lignes nouvelles), comme en matière de bilan socio-économique.
Des modèles de trafic décrivant l'ensemble des modes de déplacements routier, aérien et ferré sur la zone géographique du projet sont établis. Ces modèles de trafic établissent une situation de référence sur les différents horizons de temps. Cette situation de référence, correspondant à la situation la plus probable à l'horizon de réalisation du GPSO, intègre en particulier l'existence d'une LGV complète jusqu'à Bordeaux, avec tous ses effets.
La situation de projet décrit le trafic avec les sections successivement mises en service du programme du GPSO.
Les différences entre les déplacements effectués dans les deux situations permettent d'établir le volume du report modal du seul fait de la réalisation du GPSO.
Ainsi, les trajets « Avion » reportés sur le train grâce à l'arrivée de la LGV à Bordeaux sont inscrits dans la situation de référence du GPSO. Ne sont pris en compte dans la présente étude que les gains réalisés après les mises en service successives du GPSO, par rapport à la situation où la LGV Tours-Bordeaux est déjà en service (pour estimer le gain lié au report modal par ex. sur Paris-Toulouse, on examinera le coût du déplacement par fer sur la totalité de l'itinéraire, diminué du coût du même trajet en avion).
Ce même mode de calcul est appliqué pour les évaluations socio-économiques conformément aux instructions-cadre nationales.
Pour toutes ces raisons, le maître d'ouvrage ne partage pas les remarques formulées dans cette contribution.

La commission d'enquête estime que pour un bilan carbone, la comparaison entre une situation de référence et une situation de projet est pertinente.

Autres questions de la Commission

1.Le programme du GPSO est un projet de mobilité, à apprécier en tant que tel. Il apporte une contribution très positive à la réduction des gaz à effet de serre du fait du développement du ferroviaire, permettant d'équilibrer en une dizaine d'années, de manière analogue aux autres LGV récentes, la consommation liée à la période de construction, et dégageant ensuite un gain annuel. Cet aspect est largement mis en avant. La mobilité ainsi assurée est compatible avec l'objectif facteur 4 en 2050, avec un contenu CO_2 pour chaque voy.km produit estimé entre 10 et 20 gCO_2/voy.km, selon les hypothèses. Ces valeurs sont à mettre en perspective avec le contenu CO_2 actuel de la mobilité des personnes qui s'établit à près de 135 gCO_2/voy.km en moyenne, tous modes confondus.

2.Voir réponse ci-dessus : la phase d'étude et de conception est intégrée dans le calcul du bilan carbone ainsi que dans le bilan socio-économique.

3.Voir réponse ci-dessus

4.Pour l'évaluation du report modal depuis le transport aérien, il est tenu compte du fait que les compagnies aériennes feraient également des progrès de leur côté. Les hypothèses retenues et leurs sources sont détaillées en page 7 de la note sur le bilan carbone de juin 2014. Une baisse de 40% des émissions par voy.km est envisagée dans le transport aérien entre 2010 et 2055.

5.Comme indiqué ci-dessus, il s'agit pour le bilan carbone d'un calcul en différentiel (écart entre situation de référence et de projet). Seuls les effets liés au GPSO sont pris en compte. Les avantages et inconvénients liés à Tours-Bordeaux sont pris en compte dans le bilan carbone de cette LGV (en négatif, le coût de construction, le surcroit de consommation lié à la traction et à la gestion de la ligne, aux rabattements, en positif les reports modaux).

La commission d'enquête prend acte de ces précisions.

Appréciation de la commission sur le bilan carbone

En phase d'exploitation normale, après avoir soldé les consommations occasionnées par la réalisation de l'infrastructure et le déstockage lié à la déforestation, le GPSO total assure une réduction d'émission de gaz à effets de serre (GES) de l'ordre de 350 000 teCO_2 par an (réponse à la question T1Q7). Selon le dossier, la branche Bordeaux-Toulouse assure, dès 2024, une économie de 150 000 teCO_2. La branche Bordeaux-Dax assure 100 000 teCO_2 supplémentaires dès 2027. Le dossier énonce aussi une amélioration du report modal à long terme justifiant un accroissement du résultat à 290 000 teCO_2 à l'horizon 2055.

Ces chiffres sont obtenus par des processus propres aux projets du maître d'ouvrage et ne correspondent pas totalement aux méthodes exposées par l'ADEME. L'autorité environnementale les reprend dans leur globalité, même si elle se montre réservée en minorant quelque peu les résultats. La commission retiendra donc, par prudence, pour le projet mis à l'enquête, l'économie annuelle à 250 000 $teCO_2$.

La construction de l'infrastructure mise à l'enquête, occasionne une émission totale de 2,4 millions de $teCO_2$. La durée d'amortissement des émissions du chantier oscille autour de 10 ans. Le défrichement des sols naturels, en vue de l'implantation de la plate-forme, paraît avoir été intégré mais le maître d'ouvrage, en suggérant l'élargissement de celle-ci de 20 à 40 m (réponse à T1Q12), et en retenant une année d'amortissement supplémentaire, donne le sentiment d'une insuffisance d'analyse à cet égard. Même si les conséquences, compte tenu des ordres de grandeur, sont peu sensibles, la commission s'interroge sur la rigueur des études.

La réduction des émissions, retenue ci-dessus à 250 000 $teCO_2$, est à comparer à l'ensemble des émissions françaises qui sont de 347 $MteCO_2$. Elle correspond donc à moins de 1/1000ème (0,072%) de l'ensemble des émissions nationales.

Vis-à-vis de la durée d'amortissement du chantier, la commission a été interpellée en cours d'enquête sur l'éventuelle nécessité de répartir le bilan carbone sur l'ensemble des tronçons reliant les extrémités du projet au terminus parisien. Cette méthode contribue à augmenter sensiblement la durée d'amortissement pour projet puisqu'une part du bilan intégrerait les autres tronçons. En effectuant une comparaison entre la situation de référence (dans laquelle les autres tronçons sont préexistants, avec leurs propres bilans) et la situation de projet (après mise en service des lignes nouvelles) il apparaît logique à la commission d'affecter la totalité des gains à au projet, seule variable introduite dans la comparaison.

Observons ensuite que l'effort à consentir pour atteindre la division par quatre des émissions de GES en 2050 (engagement européen) représente une réduction de 90 $MteCO_2$ (sur une consommation de 120 $MteCO_2$ en 1990 liée aux seuls transports). Le projet GPSO/LN correspond, après solde des émissions du chantier, selon le dossier d'enquête qui retient une réduction des émissions de 290 000 $teCO_2$, à 0,32% de cet effort. Dans l'hypothèse prudente que préfère retenir la commission, savoir 250 000 $teCO_2$ par an, la part de l'effort est ramenée à 0,28%. Dans le cadre d'une approche régionale de cet effort, ce dernier est fixé à 7,4 $MteCO_2$. Le projet correspond à 4% de cet objectif (mais les chiffres sont moins maîtrisés par manque de références).

T1Q6 Comment les rapides et récentes évolutions sociétales (internet, covoiturage, télétravail, visioconférence,…) et l'évolution de la situation

économique (crise, pouvoir d'achat, endettement, taux d'emprunt…) sont prises en compte dans le bilan socio-économique ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les éléments de cadrage national pris en compte dans les études socio-économiques (études de trafic, bilans socio-économiques) tiennent compte du contexte général pour la mobilité, avec des référentiels régulièrement mis à jour (référentiel de 2012 de RFF utilisé pour les études du GPSO au stade du dossier d'enquête publique), intégrant les recommandations nationales en matière de mobilité.

Le scénario central retenu tient compte de la crise économique. Par ailleurs, de nombreux tests de sensibilité réalisés autour du scénario central et détaillés au chapitre 7.8 de la Pièce H ont permis de préciser la sensibilité du bilan aux hypothèses économiques et macroéconomiques.

La rareté des fonds publics est prise en compte via l'application d'un coût d'opportunité des fonds publics (COFP) aux investissements publics. Le taux de majoration de 30% souligne une prise en compte de la difficulté des pouvoirs publics à investir.

Le ferroviaire doit tenir compte du contexte règlementaire et concurrentiel, et devra poursuivre ses efforts de productivité (cf. annonces récentes de SNCF à ce sujet). Les gammes de prix ou de services sur la grande vitesse (idTGV, Ouigo…) lui permettent de proposer des prix attractifs. La part de marché du ferroviaire sur des liaisons comme Paris-Marseille (très comparable à Paris-Toulouse avec GPSO) montre que celui-ci est compétitif sur ce type de liaison, même s'il l'est moins sur des liaisons transversales comme Bordeaux-Lyon par rapport à l'aérien, dans une logique de desserte de point à point.

Sur la mobilité longue distance et les axes majeurs, la vitesse est un enjeu de compétitivité du ferroviaire : le trafic TGV représente d'ailleurs 65% des trafics en voyageurs.km, pour 10% en nombre de voyages.

A noter à ce sujet que ce pourcentage ne signifie pas qu'il s'agisse de 10% de la population : s'agissant de la mobilité sur longue distance, les déplacements sont moins fréquents, mais concernent à des niveaux divers une large part de la population française. Pour reprendre l'annexe 6 du rapport de la Cour des Comptes d'octobre 2014 « déplacement en fonction des zonages urbains pour les TGV et les autres trains », d'autres regroupements peuvent être faits, qui illustrent que l'usage du TGV est largement diffusé sur le territoire. Les habitants des zones 7, 9, 10 (centres de pôles urbains de plus de 100 000 habitants, Paris et banlieue) représentent près de 32% de la population française pour 62% des déplacements. Les habitants des zones 5, 6, 7, 9 et 10 (aires urbaines de plus de 100 000 habitants, Paris et banlieue) représentent 59% de la population pour 85% des déplacements.

Citons également le document du CGDD « Indicateurs de suivi de la politique des transports – Evolution 1999-2009 » : « pour des liaisons intérieures et pour des distances de moins de 400 km, le mode ferroviaire et le mode routier se partagent la quasi-totalité des parts de marché. Au-delà de cette distance, la voiture devient moins attractive, et le train entre en concurrence avec l'avion. La compétitivité du mode ferroviaire est dès lors largement liée à l'existence d'une ligne TGV. »

Les études économiques ont été régulièrement actualisées en fonction du contexte économique national et européen, et validées successivement par le CGEDD en 2011, puis le CGI en avril 2014 : la contre-expertise menée à cette occasion a ainsi validé le scénario central présenté par le maître d'ouvrage. Les calculs présentent également différents tests de sensibilité et analyse de risques, permettant d'apprécier la robustesse des hypothèses (même si bien entendu des incertitudes demeurent).

Les hypothèses retenues (rappelées page 94 de la Pièce H, et conformes au référentiel socioéconomique utilisé par RFF pour toutes ses études socioéconomiques) se fondent sur les travaux de la Commission Européenne et tiennent compte des effets de la crise économique sur les tendances à long terme. Pour le PIB, mais également pour d'autres indicateurs tels la consommation finale des ménages, la population, l'inflation…,il s'agit de taux de croissance annuels moyens sur de longues périodes. En cela ils ne peuvent être comparés aux taux de croissance actuellement bas du fait de la crise économique. Le maître d'ouvrage reprend les recommandations du CGDD pour définir les hypothèses de croissance de son référentiel économique, il est donc cohérent avec les hypothèses recommandées par l'Etat français pour cadrer la situation économique à long terme (la période de calcul est de 50 ans après mise en service).

On pourra également se reporter aux tests présentés en réponse aux questions du CGI à ce sujet (page 199 de la Pièce H). Au regard de l'incertitude sur l'évolution du PIB, il a été à cette occasion demandé au maître d'ouvrage d'estimer quelles seraient les hypothèses de croissance qui annuleraient la VAN avec COFP. Cet exercice a abouti à considérer une hypothèse de croissance, de 2015 à 2024, de +0,7% par an, puis +1% par an en 2025 et au-delà pour aboutir à une hypothèse équilibrant les avantages et les coûts pour le projet. Il faut donc concéder des hypothèses de croissance très pessimistes (et en deçà des prévisions connues) sur une longue période pour réduire à zéro la Valeur actualisée nette du projet.
Cf. enfin réponse à la question T1Q3.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de la prise en compte dans les analyses de trafic et les études socio-économiques, des évolutions sociétales et de celles du contexte économique.

Elle rappelle toutefois que le CGI a énoncé comme limite de l'étude socio-économique, les évolutions estimées du PIB et de la demande en fonction du PIB, qu'il juge élevées. Le CGI a également énoncé comme faiblesse de l'étude, la forte dépendance de la VAN et donc de l'intérêt collectif du projet à la réalisation du trafic prévu, à la valeur des coûts d'investissement et de maintenance et à la part de financement apportée par l'union européenne et les collectivités territoriales.

La commission ajoute que le trafic TGV qui représente selon le maître d'ouvrage, 65% du trafic voyageurs.km, n'est pas, loin s'en faut, entièrement à grande vitesse.

T1Q14 Le principal exploitant des futures lignes nouvelles ne semble pas considérer le GPSO comme essentiel. Pourquoi la SNCF adopte-t-elle cette stratégie ? Est-ce une question de rentabilité future ? Alors, faut-il revoir le bilan socio-économique du projet ?

Réponse du maître d'ouvrage

Lorsque SNCF indique ne pas considérer le GPSO comme essentiel, c'est d'un point de vue économique pour elle-même, tout en reconnaissant son utilité, avant tout pour les territoires et au regard de politiques de transport et d'aménagement : connexion de la 4ème ville de France au réseau de LGV, connexion avec le réseau espagnol donnant corps au projet européen de Corridor Atlantique.

Le contexte économique actuel, les défis que doit relever l'opérateur ferroviaire en matière de compétitivité, ainsi que le contexte tarifaire sur l'axe atlantique (cf. réponse de SNCF au rapport de la Cour des Comptes d'octobre 2014) l'incitent certainement à la prudence.

SNCF estime néanmoins que le projet lui permettra d'être placée dans une meilleure position face à la concurrence des autres modes, dont la concurrence du mode aérien principalement sur la liaison Paris-Toulouse. La branche Dax a aussi une pertinence dans la désaturation de la partie sud du nœud ferroviaire de Bordeaux et dans l'amélioration des trains du quotidien de la branche Bordeaux - Facture - Arcachon en allégeant cette branche du trafic grandes lignes qui serait réorienté sur la ligne nouvelle Bordeaux - Dax.

Les incertitudes inhérentes à de tels projets sont prises en compte dans l'analyse socio-économique (Pièce H) sous différentes formes : tests de sensibilité, analyse de risques, variante pour la situation de référence.

Comme indiqué en réponse à la question T1Q6, les étapes d'évaluation, en dernier lieu par le CGI en avril 2014, n'ont pas conduit à modifier le scénario central : différentes variantes et tests de sensibilité permettent d'apprécier l'impact des principaux paramètres et d'en confirmer la résistance.

La commission prend acte que la SNCF reconnaît l'utilité du projet pour les territoires concernés, mais ne le considère pas comme essentiel d'un point de vue économique pour elle-même.

T1Q15 La SNCF semble penser qu'à l'instar de Tours-Bordeaux, la rentabilité de Bordeaux-Toulouse aura du mal à être bonne du fait des péages de voies. Il faudrait que les coûts des péages sur Tours-Toulouse ne dépassent pas ceux sur Tours-Bordeaux. Autrement dit, pour être rentable l'exploitation de la ligne Bordeaux-Toulouse devrait être en péage gratuit ou être subventionnée. Sachant que le trafic actuel Bordeaux-Toulouse se fait majoritairement en TER et en TET subventionnés, quelle sera la politique et les modalités des péages après la mise en œuvre de la réforme ferroviaire ? La rentabilité pour la SNCF sera-t-elle atteinte sur Bordeaux-Toulouse si on y met en place un SRGV desservant Agen et Montauban.

Réponse du maître d'ouvrage

En la matière, le commentaire du transporteur correspond à son souhait d'un maintien du niveau de péage actuel sur Bordeaux-Toulouse, ligne sur laquelle une part significative des flux est assurée par TGV (part de 60% sur la liaison en référence).

Avec la mise en service de Bordeaux-Toulouse, il ne paraît pas pertinent de prévoir des SRGV empruntant la totalité de la ligne nouvelle (cf. commentaires ci-dessous concernant les arrêts intermédiaires), et ce n'est pas envisagé à ce jour par les autorités organisatrices de transport régionales.

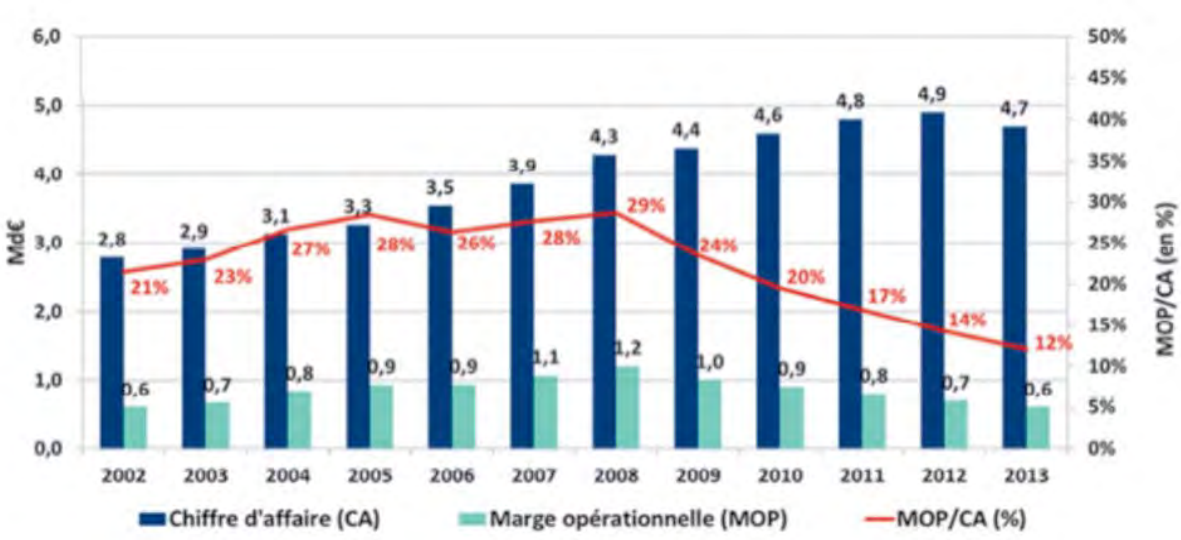
Dans ses études de trafic et bilan socio-économique, le maître d'ouvrage a pris l'hypothèse d'une répercussion sur le prix du billet, via le péage d'infrastructure, d'une partie du gain de temps monétarisé (à hauteur de 7 € en valeur 2011 par exemple sur les relations radiales, comme indiqué en page 95 de la Pièce H, par rapport à la situation de référence).

La fixation des niveaux de péage fera l'objet de calculs plus précis dans les étapes ultérieures du projet, en lien avec la mise au point du financement du projet.
Comme précisé au point 3.2 de la Pièce D - Notice explicative, il sera alors tenu compte des dispositions de la loi du 4 août 2014, prévoyant un avis de l'ARAF sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires (…). Pour GPSO, cette soutenabilité sera examinée en tenant compte de la situation de la tarification d'infrastructure sur l'axe atlantique (ce qui devra être mis au profit du GPSO s'il contribue à dégager de la capacité contributive).

A noter que s'agissant de transferts au sein des acteurs ferroviaires, la fixation des péages d'infrastructure ne modifie pas le bilan socio-économique ; elle joue sur la répartition des gains du poste « acteurs ferroviaires » entre transporteurs et gestionnaire d'infrastructure.

La commission d'enquête prend acte qu'au sein de la nouvelle SNCF, des péages seront dus par SNCF Mobilité à SNCF Réseau.

T1Q16 Le rapport de la Cour de Comptes, souvent cité dans les observations, ne remet pas en cause le TGV, en tant qu'outil technologique, mais plutôt la gestion actuelle de cet outil : arrêts trop nombreux, circulation à basse vitesse trop fréquente, coûts d'exploitation non soutenables. Le tableau ci-dessous (source : Cour des comptes-octobre 2014) montre que la marge opérationnelle décroît depuis 2009.



Le projet GPSO/LN semble-t-il au porteur de projet, compatible avec les recommandations de la Cour des Comptes ?

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant l'évolution de la marge opérationnelle, il convient de se référer à la réponse de SNCF au rapport, rappelant que la baisse relevée par la Cour des Comptes « est très largement due à l'augmentation des péages d'infrastructure. Sans celle-ci, le ratio de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires de l'activité serait resté stable ».

Cette évaluation des péages d'infrastructure s'inscrit elle-même dans le contexte de l'augmentation des moyens affectés par le gestionnaire d'infrastructure à la restauration du réseau (malgré la baisse des subventions de l'Etat).

La pertinence de la grande vitesse en tant que telle, rappelée encore par la Commission Mobilité 21 dans son rapport de juin 2013, n'est donc pas modifiée.

Le projet des lignes nouvelles du GPSO (phase 1) est bien en cohérence avec les huit recommandations formulées par la Cour des Comptes en conclusion de son rapport, comme le montrent les commentaires ci-dessous concernant ces recommandations :

1.«Mieux intégrer la grande vitesse aux choix de mobilité des Français, en insérant le TGV dans une offre tirant parti de l'ensemble des moyens de transport et en levant les restrictions à la concurrence des modes de transport longues distances routiers» : Le projet est bien prévu avec l'objectif d'améliorer les services ferroviaires sur un large territoire, en s'appuyant sur la complémentarité TGV/TER, l'intermodalité autour des gares, le programme intégrant même la modernisation des lignes existantes au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse. Les recommandations relatives à la libéralisation des transports par autocars s'adressent à l'Etat.

2. «Restreindre progressivement le nombre d'arrêts sur les tronçons de LGV et de dessertes des TGV sur voies classiques et extrémités de lignes, en ne conservant que celles justifiées par un large bassin de population» : La réponse de SNCF rappelle les avantages et inconvénients d'une telle option qui doit être regardée au cas par cas. Tout en précisant que l'élaboration des schémas de dessertes se fera quelques années avant la mise en service, on peut rappeler que pour des missions telles que Paris-Toulouse, fréquemment évoquées, le trajet se fera en totalité sur ligne nouvelle, avec des arrêts intermédiaires uniquement entre Bordeaux et Toulouse, et sur gares nouvelles (minimisant l'impact en temps de parcours de ces arrêts intermédiaires).
Pour les liaisons intersecteurs ou les liaisons empruntant la section Bordeaux-Dax, la poursuite sur lignes classiques, soit vers Bayonne et l'Espagne, soit vers Pau/Lourdes/Tarbes, paraît plus pertinente compte tenu des équilibres respectifs. Il s'agira de choix d'exploitation ne remettant pas en cause l'intérêt des sections de ligne nouvelle qui augmenteront la proportion des itinéraires parcourus à grande vitesse.

3. «Assurer la transparence des données de SNCF, en particulier la fréquentation par ligne» : Cette remarque concerne l'entreprise ferroviaire pour la fourniture de données.

4. «Faire prévaloir l'évaluation socio-économique des projets de LGV annoncés» :
Le maître d'ouvrage procède à cette évaluation socio-économique avec le plus grand soin, en tirant parti des retours d'expérience liés aux modèles de trafic déployés également par ses soins, et au développement progressif du réseau, avec l'objectif de fiabiliser dans toute la mesure du possible ces prévisions, et de réduire les écarts entre prévisions et réalisations. Il convient de rappeler que ces écarts peuvent avoir des causes diverses, évolution de programme, conjoncture économique, politique tarifaire…et être de niveaux très variables

d'un projet à l'autre, les cas du TGV Nord et du TGV Med étant par exemple très différents.
Ainsi pour le GPSO, une expertise menée par le CGEDD en 2011 a estimé plutôt prudentes les études de trafic. L'avis du CGI intervenu en avril 2014 a confirmé le caractère sérieux et approfondi des études économiques, validant le scénario central présenté ; différents tests et variantes, analyses de risques, une approche selon le rapport Quinet 2013 menés sur les résultats socio-économiques ont permis d'en apprécier la robustesse.
D'une manière générale, il faut noter que d'autres considérations que la seule analyse socio-économique, peuvent être retenues également par le décideur politique.

5. «Ne décider du lancement des études préliminaires qu'après :

-la définition d'un plan d'affaires pour la ligne, associant le gestionnaire d'infrastructure et le ou les opérateurs ferroviaires ;
-la prise en compte par une décision interministérielle formelle des perspectives de financement du projet d'infrastructure et la répartition entre les acteurs (Etat, RFF, éventuellement collectivités territoriales)» :

Cette recommandation est difficile à mettre en œuvre, en fonction du degré d'engagement attendu des partenaires avant la mise au point d'un projet, qui relève d'un long processus. A noter que pour le GPSO, des accords préliminaires ont été élaborés mais ne sont pas considérés comme engageants. La recherche du bouclage de financement devra être menée après la DUP, en privilégiant un tour de table réduit de collectivités disposant des moyens suffisants et agissant comme chefs de file, avec des engagements confirmés, en tenant compte du contexte de la réforme territoriale et de la réforme ferroviaire – cf. difficultés rencontrées sur Tours-Bordeaux relatives au nombre élevé de cofinanceurs prévus et à des degrés d'engagement très divers.

6. «Veiller au paiement par l'AFITF de ses engagements financiers vis-à-vis de RFF et clarifier rapidement la question des ressources de cette agence» : Ce point relève de l'Etat, cf. les décisions déjà prises pour doter l'AFITF de ressources pérennes.

7. «Concentrer en priorité les moyens financiers sur l'entretien du réseau par rapport aux projets de développement et améliorer le pilotage de la prestation d'entretien du réseau ferroviaire par le gestionnaire d'infrastructure» : L'entretien du réseau est bien la priorité majeure du gestionnaire d'infrastructure (cf. réponse à la question T2Q1).

8. «Veiller à ce que la définition des futurs ratios d'endettement du gestionnaire d'infrastructure conduise effectivement à ne pas financer des projets non rentables» :
A titre purement informatif, les dispositions suivantes sont appliquées à ce jour : financement par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau en fonction des gains nets liés au projet, avec actualisation à 8% (et/ou analyse de risques spécifique), le solde étant financé par l'Etat et les collectivités, avec le soutien

éventuel de l'Union Européenne. La loi du 4 août 2014 prévoit un avis motivé de l'autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) sur la capacité contributive de SNCF Réseau, notamment concernant les recettes prévisionnelles, au regard de leur soutenabilité par les entreprises ferroviaires. Elle prévoit également qu'au-delà de seuils d'endettement à fixer, les projets de développement soient financés par l'Etat et les collectivités, ou tout autre demandeur.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de ce commentaire des recommandations de la Cour des Comptes.

Elle relève que c'est le coût des péages qui grève la marge opérationnelle de la SNCF.

La commission s'interroge sur la *« priorité donnée à l'entretien du réseau ferroviaire »* invoquée par le maître d'ouvrage suite à la recommandation de la Cour des Comptes. En effet, selon la Cour, il s'agit de « *Concentrer en priorité les moyens financiers sur l'entretien du réseau par rapport aux projets de développement ».* L'un ne peut donc se faire qu'au détriment de l'autre.

T1Q17 Les prévisions des fréquentations estimées sur Bordeaux-Dax par RFF sont sensiblement différentes de celles de la SNCF : l'écart est de l'ordre de 1 million de passagers. En prenant le chiffre de l'exploitant principal de la LGV, que deviennent la VAN et le TRI pour le Bordeaux-Dax ?

Réponse du maître d'ouvrage

SNCF estime que le potentiel de trafic apporté par la branche Bordeaux-Dax devrait être plus faible que celui apporté par la mise en service de la branche Bordeaux-Toulouse compte tenu des bassins de populations et d'emplois respectifs, des gains de temps respectifs (gain d'1 heure pour Bordeaux-Toulouse et gain de 20 minutes pour Bordeaux-Dax ou Bordeaux-Bayonne), ainsi que des volumes de trafics des modes concurrents pouvant être reportés sur le train.

Le maître d'ouvrage rappelle à ce sujet que dans ses prévisions, c'est bien la branche Bordeaux-Toulouse qui comporte la fréquentation la plus élevée.
L'écart d'appréciation porte notamment sur les services transfrontaliers/internationaux pouvant être mis en place au stade de la phase 1 (se traduisant par un gain de temps de 20 mn pour Dax et au-delà), avec une position plus prudente de l'opérateur national que celle résultant des études de trafics menées par le maître d'ouvrage.

La prise en compte d'un tel écart de fréquentation sur la branche Bordeaux-Dax conduirait à une baisse de l'ordre de 2 Md€ pour la VAN pour les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax. Elle serait ainsi de 3,7 Md€ hors COFP avec un TRI de 4,7% (contre 5,8 Md€ et 5,3% dans le scénario central),

soit avec COFP une VAN de 1,9 Md€ et un TRI de 4,1% (contre 4,0 Md€ et 4,6% dans le scénario central).
Cet impact reste dans la fourchette des tests de sensibilité examinés et présentés dans la Pièce H, chapitre 7, p. 195.

Appréciaton de la commission d'enquête

La commission prend acte que selon les estimations de la SNCF, la VAN des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, passe (avec COPF) de 4 à 1,9 Md€ et le TRI de 4,6 à 4,1%.

La commission avait toutefois demandé un calcul pour le seul Bordeaux-Dax dont elle pressent que la VAN et le TRI seraient encore plus faibles.

La contre-expertise de l'évaluation socio-économique demandée par le commissaire général à l'investissement donne la réponse :

« *Pour la seule liaison Bordeaux-Dax, la VAN avec COFP est de 0,56 Md€* » (Pièce B/Chapitre 4/ p 130/ § 8).

Ainsi, en prenant la seule liaison Bordeaux-Dax et les estimations de fréquentation de passagers retenus par la SNCF, la VAN se dégrade au-dessous de 0,56 Md €.

T1Q18 Les résultats de l'étude socio-économique présentée au public comportent une analyse de risques de type Monte-Carlo. Cette analyse, qui reprend les risques sur des paramètres comme « taux de croissance » ou « évolution des tarifs », conclut avec un TRI « *presque toujours positif* ». Dans quel cas le bilan donne-t-il un TRI négatif, ou inférieur à 4% considéré comme le point mort d'un projet ferroviaire ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le commentaire figurant en page 203 de la Pièce H - Evaluation socio-économique porte sur la VAN et non sur le TRI.

Le tableau figurant sur cette même page montre la variation de la VAN (Valeur actualisée nette) en fonction du niveau de risque accepté. L'expression « presque toujours positif »correspond au fait que dans l'approche probabiliste adoptée, le niveau de confiance pour que la VAN soit positive est d'environ 95% (avec la méthode de Robien ou avec l'approche Quinet avec un taux d'actualisation de 4,5%), soit un niveau de risque très faible que cette VAN soit négative.

Concernant le TRI (taux de rentabilité interne), il faut noter que le taux de 4% est un ordre de grandeur plus qu'un seuil strict, puisque les valeurs tutélaires d'actualisation pour le calcul de la VAN ne sont pas fixes à 4%, mais

correspondent à un pourcentage dégressif (4% avant 2034, 3% au terme de la période de calcul). Avec cette chronique, une VAN nulle correspond à un TRI de 3,65%. Selon l'analyse de risques effectuée, la probabilité d'avoir un TRI de plus de 4% est de l'ordre de 80%, ce chiffre étant atteint pour une VAN d'environ 1,5 Md€. La probabilité que le TRI soit nul est quant à elle très faible (très inférieure à 1%).

Appréciation de la commission

Le bilan socio-économique fait ressortir que le coût d'investissement est compensé par la seule contribution positive des gains de temps. Ceci n'a convaincu ni la majorité du public, ni certains élus comme le député Gilles Savary, ni la commission d'enquête.

Le rapport Quinet et le CGI recommandent une évolution des méthodes de calcul du bilan socio-économique. Même la SNCF (direction de la stratégie) lors de l'entretien avec la commission, fait remarquer que la sur-monétarisation positive de la vitesse (effet « boule de neige » sur le calcul de la VAN) conduit à des incohérences : les aménagements ferroviaires du Sud de Bordeaux et ceux du Nord de Toulouse ont un TRI déplorable alors que faire disparaître ces deux entonnoirs ferroviaires relève véritablement de l'intérêt collectif.

Ces gains de temps sont certes importants notamment sur Bordeaux-Toulouse puisque chaque voyageur dans un des TaGV directs gagnera une heure. Mais ces gains de temps sont plus faibles dès qu'il s'agit d'un TaGV avec arrêts intermédiaires prévus sur une majorité de trains. Sur la branche Bordeaux-Dax les gains de temps se comptent en dizaines de minutes ce que la commission n'estime pas favorable au bilan coûts/avantages.

Au regard des coûts de construction qui sont plus élevés pour ce projet que pour le chantier en cours (24 millions d'€/km au lieu de 21 millions d'€/km pour Tours-Bordeaux) les gains de temps exprimés trop souvent en minutes sont globalement disproportionnés.

Le porteur de projet, en annonçant un investissement de 8,307 milliards d'€ compensés par des gains de temps monétarisés à 20 €/heure n'est pas convaincant car la commission ne pense pas que l'on gagne des millions d'heures à coup de minutes de trajet.

La « VAN par euro investi » qui ressort à 0,4, est jugée *« limitée »* par le CGI. La commission estime que compte tenu du contexte politique et économique actuel, ce ratio est trop faible.

La Cour des Comptes dans, son dernier rapport : *« La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence »* a émis huit recommandations. Le maître d'ouvrage reconnaît que pour quatre d'entre elles, l'Etat est décideur, pour deux autres, ce sont les collectivités territoriales, pour trois autres, ce sont les transporteurs ferroviaires, la

SNCF ou l'autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), pour la dernière, c'est le décideur politique en place. Dans aucune d'entre elles, le maître d'ouvrage n'a à lui seul, le pouvoir de décision.

Au total, le mode de calcul, un moindre trafic sur Bordeaux-Dax, les incertitudes liées par exemple au taux de croissance ou à l'évolution des tarifs, au regard des transports émergents et concurrents, donnent de l'insécurité au bilan socio-économique. Le maître d'ouvrage l'estime presque toujours positif. La commission d'enquête le qualifie de fragile.

T1Q19 Avec un TRI de 0,6% pour AFSB seul, un TRI de 1,9% pour AFNT et un TRI de 4,6% pour LN seul, le GPSO 1ère phase présente un TRI satisfaisant. Or le TRI de 4,6%, présenté pour l'investissement LN de 8,307 M€ a été calculé avec les temps gagnés et sécurisés des trajets urbains AFSB et AFNT. Si AFSB et/ou AFNT ne se réalisent pas, que devient le TRI du projet LN? Le seul projet LN est-il viable ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les trois opérations ont été regroupées au sein d'un programme compte tenu des enjeux de développement intégré rappelés dans le dossier, afin de permettre le développement simultané des TGV et TER périurbain en accord avec l'ensemble des partenaires. Le maître d'ouvrage, présentant les trois opérations simultanément dans le cadre d'un programme, ne se situe pas dans cette perspective d'une réalisation des lignes nouvelles sans AFSB ou AFNT.

La Pièce H présente d'ailleurs le bilan socio-économique de la phase 1 en regroupant les trois opérations : ce bilan fait ressortir une VAN avec COFP de 2,6 Md€ pour un TRI de 4,2%, inférieur mais peu différent de celui de l'opération des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

L'hypothèse où AFSB et AFNT ne seraient pas réalisés, correspondrait à des arbitrages privilégiant les liaisons sur longue distance.
Les lignes nouvelles se raccordent au réseau existant, et les coûts correspondants sont intégrés dans le coût de l'opération. Les projets AFNT et AFSB apportent de la capacité qui permet de répondre aux besoins de nouvelles circulations TaGV mais surtout TER. Dans le cas de la non réalisation d'AFNT et AFSB, il n'y aura pas de conséquence sur les circulations longue distance dans la mesure où l'on continue d'accorder la priorité aux circulations longue distance. L'impact se traduirait par de moindres circulations TER.

Dans ces conditions, la non-réalisation d'AFNT et AFSB n'affecterait donc pas les résultats de l'opération relative aux lignes nouvelles.

Appréciation de la commission

Le maître d'ouvrage ne se situe pas dans la perspective d'une réalisation des lignes nouvelles sans AFSB et AFNT, pourtant les enquêtes ont été séparées. En revanche, compte tenu de la priorité donnée aux TaGV dans l'exploitation du réseau, VAN et TRI pour les lignes nouvelles ne seraient pas affectés. Pourtant, les effets sur l'ensemble des usagers des TER seraient particulièrement sensibles. Cela montre que le bilan socio-économique ne rend pas compte des conséquences sur les mouvements pendulaires vers les deux métropoles sur les lignes existantes.

T1Q5 Les conditions de financement et les incidences pratiques du coût du projet se sont révélées très importantes pour le public qui a souvent considéré le dossier trop lacunaire sur ce thème. Quelles sont, compte tenu du contexte politique et économique actuel, les modalités de financement qui pourront être retenues et quelle sera la part respective de l'Etat, des collectivités territoriales et des autres acteurs dans le projet de montage financier ?

Réponse du maître d'ouvrage

Comme le rappelle le dossier présenté à l'enquête publique (Pièce D - Notice explicative pages 406/407 ou Pièce H - Evaluation socio-économique, pages 203/204), le financement des grands projets ferroviaires repose pour les coûts d'investissement sur un partage entre :
-L'usager, via les péages d'infrastructure répercutés dans le prix du billet, en fonction de l'importance de l'amélioration du service ferroviaire apporté ;
- et le contribuable.

Pour l'ensemble des transports collectifs au niveau national, la participation du contribuable est d'ailleurs prépondérante, y compris souvent pour le fonctionnement (cas des transports urbains, TER…).

Pour le TaGV, le fonctionnement/maintenance de l'infrastructure et tous les coûts du transporteur sont couverts par l'usager via le prix du billet. Ce n'est en revanche le cas que partiellement pour les coûts d'investissement de l'infrastructure ferroviaire, à un niveau moyen de 30%, selon le rapport de la Cour des Comptes d'octobre 2014.
Le programme du GPSO s'inscrit dans ce contexte général.

En 2012, le gouvernement a souhaité définir de nouvelles orientations pour la politique des transports au niveau national dans le contexte économique actuel. Sur la base du rapport de la Commission Mobilité 21 rendu en juin 2013, le programme du GPSO a été classé dans les priorités nationales, avec les orientations gouvernementales de juillet 2013, puis la décision ministérielle du 23 octobre 2013 ; il figure également dans les priorités de la politique européenne des transports (nouveau RTE-T acté en décembre 2013).
A noter que la décision gouvernementale d'octobre 2013 a acté un schéma de réalisation en deux phases : Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax en phase 1 avec des mises en service 2024 et 2027, Dax-Espagne en phase 2. La

poursuite des observations des trafics au Pays basque permettra d'éclairer les décisions futures ; une déclaration en projet d'intérêt général (PIG) sera mise en œuvre pour réserver les emprises dans les documents d'urbanisme.
Les conditions de financement seront fixées dans les accords à intervenir entre les partenaires du projet (Etat, collectivités, gestionnaire d'infrastructure ferroviaire) postérieurement à la DUP, comme c'est le cas classiquement pour les grands projets ferroviaires.

Par exemple pour la LGV Bretagne-Pays de la Loire, la DUP a été prononcée en octobre 2007, un premier protocole d'intention est intervenu en juillet 2008 entre l'Etat, les deux Régions et RFF, un protocole de financement a été signé en juillet 2009 avec les mêmes partenaires, et la convention de financement (seul acte engageant pour la phase de réalisation) en juillet 2011 entre l'Etat, 8 collectivités des deux régions et RFF. Le projet a bénéficié également d'un soutien de l'Union européenne au titre des études.

La situation est analogue pour la LGV Tours-Bordeaux avec deux DUP en juillet 2006 (section Angoulême-Bordeaux) et juin 2009 (section Tours-Angoulême), un protocole de financement en décembre 2008, et une convention de financement portant sur la phase de réalisation en juillet 2011.

Les principes de répartition qui ont été retenus pour les derniers grands projets ferroviaires (ex notamment de la LGV Est Européenne, Rhin-Rhône branche Est, Bretagne - Pays de la Loire...) sont rappelés dans le dossier (pages citées ci-dessus des Pièces D et H) : il s'agit d'une répartition à parité Etat/collectivités territoriales, déduction faite de la participation de l'Union européenne et du gestionnaire d'infrastructure.
Pour GPSO, les clés de financement devront être arrêtées en tenant compte notamment des règles complémentaires fixées dans le cadre de la réforme ferroviaire du 4 août 2014, rappelées également dans le dossier, et de la réforme territoriale.

Le cadre partenarial dans lequel s'inscrit le financement de ces grands projets ne permet pas d'envisager des accords engageants au stade de l'enquête d'utilité publique, qui contribue à la définition de l'opération.
A noter que l'annexe au protocole de 2008 de Tours-Bordeaux établit une première répartition du financement (tronc commun, branche Toulouse, branche Espagne), comme l'ont relevé l'Autorité environnementale et la contre-expertise du CGI, à titre indicatif, mais n'a pas de caractère engageant.

Dans les prochaines étapes, les partenaires publics du projet devront fixer les conditions de financement, ainsi que les dispositions en matière de maitrise d'ouvrage pour la phase de réalisation. Il appartiendra à l'Etat de désigner une mission de financement à ce sujet.
Le projet étant inscrit dans les priorités nationales et interrégionales, les montants en jeu sont à comparer aux investissements en infrastructure de transport au niveau national (15 à 20 Md€/an) et les participations des collectivités locales seront à comparer à leurs budgets annuels d'investissement.

L'Etat veille à doter l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) de moyens pérennes : pour 2015, les ressources de l'AFITF ont été établies par le gouvernement à un montant d'1,9 Md€ de dépenses opérationnelles, avec l'affectation d'une nouvelle ressource constituée d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) portant sur le carburant gazole. Cette ressource vise à compenser l'abandon de l'écotaxe et du péage de transit poids-lourd. Elle s'ajoutera en 2015 aux autres recettes habituelles affectées à l'agence : redevance domaniale et taxe d'aménagement du territoire dues par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, fraction des amendes perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et de sanction.
Cette pérennisation du budget de l'AFITF permettra à l'Etat de tenir ses engagements vis-à-vis des projets prioritaires.

Le projet est également éligible à un soutien de l'Union Européenne, qui relèvera des discussions entre UE et Etat (sur la branche vers Toulouse, comme sur la partie Bordeaux-Dax, partie du corridor prioritaire Atlantique du nouveau RTE-T de décembre 2013).

Dans ces discussions, le choix du mode de réalisation (maitrise d'ouvrage publique, PPP) sera également un élément d'appréciation, le recours à un partenaire privé influant sur les modalités de financement du projet.

Appréciation de la commission

Le porteur de ce projet, dont le coût est de 8,307 milliards d'€, dit très peu de choses sur le financement. Il n'ignore pas une jurisprudence assez récente du Conseil d'Etat sur les conditions de financement des grands projets (CE 28 mars 2011 N° 330256) : *(…) Le fait que la répartition précise des financements relève de négociations ultérieures et que le montant définitif de la participation financière des collectivités territoriales reste encore incertain n'est pas de nature à entacher d'insuffisance l'évaluation économique et sociale du projet soumis à enquête publique(…) ».* Les juges peuvent toutefois se montrer plus exigeants, eu égard à la nature et à l'ampleur du projet en litige et des enjeux financiers qu'il induit (…) Ils ont souligné que le poids financier d'un projet et la capacité financière de la collectivité qui le porte étaient au nombre des critères déterminants de l'utilité publique d'une telle opération (CAA Bordeaux 5ème chambre/30 juin 2011 (n° 09BX01492).

Vis-à-vis des questions entendues sur le respect des dispositions du décret du 23 décembre 2013, qui prévoit la nécessité d' « une analyse comparée des modes de financement », les développements du sous-chapitre 7.9 de la pièce H du dossier d'enquête exposant les divers acteurs et les modalités de répartition paraissent satisfaire les exigences.

L'Etat, lui-même très endetté, doit-il financer un tel projet alors qu'il a renoncé à l'écotaxe et, du même coup, non seulement à une source de financement intéressante, via l'agence de financement des infrastructures de

transport de France (AFIFTF) mais aussi à une incitation au report modal vers le fret ferroviaire.

Les collectivités locales pourraient devoir participer au financement de l'infrastructure de manière conséquente, sans en tirer un avantage comptable direct alors que leurs moyens financiers sont en forte baisse et que la réorganisation des régions et la suppression de la clause de compétence générale les placent dans une phase d'incertitude.

A cet égard la publication faite le 19 février 2015 dans le quotidien Sud-Ouest, est instructive : « LGV entre Tours et Bordeaux : ceux qui paient et ceux qui ne paient pas… ». Le journal affirme que « sur 58 collectivités locales et intercommunalités sollicitées pour financer la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, seules 34 ont accepté d'engager des crédits et seulement une dizaine sont à jour(…) ».

Le CGI a eu raison de recommander une grande vigilance sur le suivi de la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux en écrivant dans son avis favorable sous réserves : *« car de nombreuses hypothèses (trafic, coûts d'investissement et de maintenance, parts de financement, etc.) du projet GPSO sont calées sur les prévisions de la LGV Tours-Bordeaux ».*

Le porteur de projet, en présentant un volet « financement » avec les financeurs possibles est certes en règle avec la présentation d'un projet avant déclaration d'utilité publique. Le public d'une part, informé par les médias des difficultés du pays, subissant une crise voire une mutation profonde et les élus des territoires, d'autre part, qui voient leurs budgets se réduire, encouragent la commission d'enquête à la prudence.

T1Q20 L'autorité environnementale a demandé d'expliquer les raisons qui ont conduit à présenter dans le même dossier de DUP relatif aux lignes nouvelles deux parties du programme correspondant à des problématiques et à des échéances différentes, à savoir l'ensemble de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse d'une part et une partie de la ligne Bordeaux Espagne (du sud de la Gironde à Dax) d'autre part, alors que cette partie ne trouvera sa pleine justification qu'avec le prolongement de Dax à l'Espagne, en fonction de l'évolution des trafics de fret ferroviaire transpyrénéen. La réponse du maître d'ouvrage à cette recommandation figure dans le dossier mais n'envisage pas le non-prolongement vers l'Espagne qui n'est pourtant pas un présupposé à la déclaration d'utilité publique sur GPSO/LN. Que devient le bilan socio-économique de GPSO/LN si la LGV Bordeaux-Dax n'est pas prolongée ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il est rappelé dans la réponse à l'Autorité environnementale (se référant au § 1.1.8 de la Pièce D - Notice explicative) que les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, tout en étant une partie d'un programme, en constituent une tranche fonctionnelle ayant sa propre justification :
-amélioration forte des services ferroviaires voyageurs sur les branches vers Toulouse et vers l'Espagne (gains de temps, gains en nombre de dessertes) avec près d'une heure gagnée sur Bordeaux-Toulouse, 20 mn sur les liaisons depuis Bordeaux, vers Dax et au-delà vers Bayonne-Espagne, ou Pau/Lourdes/Tarbes ; cette phase 1 apporte d'ailleurs les mêmes gains de temps sur les villes de Béarn-Bigorre que le programme complet ;
-nouvelles fonctionnalités avec la liaison sud-sud permettant des gains de temps d'environ 1h30 sur Toulouse/Bayonne ;
-gain en accessibilité pour de nombreux territoires au sein du triangle Bordeaux/Toulouse/Bayonne, au bénéfice de leur attractivité ;
-meilleur équilibre pour le fonctionnement du sud du nœud ferroviaire bordelais ;
-et ce, avec une bonne rentabilité socio-économique.

Cette rentabilité est calculée séparément et présentée dans le chapitre 7 de la Pièce H, aux côtés des résultats d'AFSB, AFNT, de la phase 1 (en regroupant les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax, AFSB et AFNT), ainsi que du programme complet (en ajoutant la section Dax-Espagne).

Le cas où la phase 2 ne serait pas réalisée correspond pour les lignes nouvelles aux chiffres présentés pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax au paragraphe 7.6 de la Pièce H, soit une VAN de 4,0 Md€ avec COFP pour un TRI de 4,6%.

Appréciation de la commission d'enquête

Le CGI a recommandé : *« une très grande prudence dans l'annonce de la réalisation en 2032 du tronçon Dax-Espagne. Au vu du coût élevé de la réalisation de ce tronçon et, de la sensibilité des résultats au volume de fret empruntant cet axe, l'étude et le recueil de données sont à poursuivre pour n'entreprendre les travaux de ce tronçon qu'en temps utile ».*

La commission d'enquête estime que la branche Bordeaux-Dax est très fragilisée par l'absence de certitude sur la réalisation du prolongement vers l'Espagne.

T1Q22 : Pouvez-vous préciser l'estimation des coûts détaillés de la manière suivante :
a) Coût des bases « travaux » et des bases de maintenance
b) Fourchette de coût selon la complexité, pour la suppression d'un passage à niveau sur ligne existante et estimation globale de ces suppressions pour l'ensemble de la ligne Saint-Médard d'Eyrans- Saint Jory et Bordeaux-Dax.
c) Coût des ouvrages sur les trois branches du projet.

d) Coût approximatif des viaducs
e) Coût du doublement de la longueur du viaduc de la vallée d'Arrats (82).
f) Coût du linéaire au km par branche et comparaison avec Tours-Bordeaux
g) Coût global au km par branche et comparaison avec Tours-Bordeaux

Réponse du maître d'ouvrage

Tous les coûts visés ci-dessous sont exprimés HT aux conditions économiques d'août 2013.

a)La construction des bases travaux et bases maintenance est estimée en incluant les études amont, les études et direction de travaux, le foncier, les terrassements, les ouvrages d'art, les équipements ferroviaires :
-Base travaux de Saint-Selve : 93 M€
-Base travaux de Sainte–Colombe-en-Bruilhois : 144 M€ dont 40 M€ pour la base maintenance
-Base travaux de Laluque : 137 M€ dont 40 M€ pour la base maintenance
-Base maintenance de Sud Gironde/Escaudes : 19 M€
-Base maintenance de Montbartier : 47 M€

b) Coûts de suppression de PN

Ligne Saint-Médard d'Eyrans-Saint-Jory
Dans le cadre de l'examen de scénarios de modernisation de la ligne existante entre Bordeaux et Toulouse, il a été pris en compte la nécessité de supprimer des passages à niveau. En effet pour circuler à plus de 160 km/h, les passages à niveau doivent être supprimés.

La ligne comporte actuellement 130 passages à niveau, la quasi-totalité étant automatiques et équipés de 2 demi-barrières, une pour chaque sens de circulation. Seulement 10 passages à niveau sont équipés de 4 demi-barrières.

Le nombre de passages à niveau à supprimer est différent suivant les scénarios d'aménagement, en particulier du fait de la construction de portion de ligne nouvelle (shunts) qui dispense de certaines suppressions notamment dans le cas du scénario priorité temps de parcours. Ainsi le nombre de passages à niveau à supprimer selon les scénarios testés est le suivant :

Scénario	*Nombre de passages à niveau à supprimer*
Priorité capacité	*76*
Optimisé	*108*
Priorité temps de parcours	*94*

Le coût de suppression d'un passage à niveau est dépendant de la complexité du rétablissement ou du rabattement de la voirie à prévoir. L'étude a consisté à examiner la configuration de chacun des passages à niveau concerné afin d'évaluer la complexité du site, en considérant en particulier le niveau

d'imbrication du passage à niveau dans la zone urbaine où il se trouve. Pour les besoins de cette étude, trois niveaux de complexité ont été définis et trois coûts estimés y ont été associés, sachant qu'il s'agit de coûts moyens résultant de l'expérience récente de suppression de passages à niveau sur le réseau et que des écarts importants peuvent se présenter à l'intérieur de chaque catégorie.
PN catégorie 1 de faible complexité : 2 M€/PN
PN de catégorie 2 de complexité moyenne : 4 M€/PN
PN de catégorie 3 de forte complexité : 7 M€/PN

Le tableau suivant donne pour chacun des trois scénarios, le nombre de passages à niveau à supprimer répartis par niveau de complexité et les coûts associés.

Scénario	*Nombre total de PN à supprimer*	*PN en catégorie 1*	*PN en catégorie 2*	*PN en catégorie 3*	*Cout de suppression des PN*
Priorité capacité	*76*	*15*	*23*	*38*	*388 M€*
Optimisé	*108*	*20*	*38*	*50*	*542 M€*
Priorité temps de parcours	*94*	*18*	*32*	*44*	*472 M€*

<u>Ligne Bordeaux - Dax</u>
Dans le cadre de l'étude d'aménagement de la ligne existante de Bordeaux à Dax, il a été pris en compte la nécessité de supprimer des passages à niveau. En effet pour circuler à plus de 160 km/h, les passages à niveau doivent être supprimés.

La ligne comporte actuellement 13 passages à niveau, la quasi-totalité étant automatiques et équipés de 2 demi-barrières, une pour chaque sens de circulation. Seulement 2 passages à niveau sont équipés de 4 demi-barrières.

Le coût de la suppression d'un passage à niveau avec dénivellation a été estimé sur les mêmes bases :
PN de catégorie 1 de faible complexité : 2 M€/PN
PN de catégorie 2 de complexité moyenne : 4 M€/PN
PN de catégorie 3 de forte complexité : 7 M€/PN

	Nombre total de PN à supprimer	*PN en catégorie 1*	*PN en catégorie 2*	*PN en catégorie 3*	*Cout de suppression des PN*
Suppression PN	*13*	*6*	*3*	*4*	*52 M€*

c) Coût des ouvrages sur les trois branches du projet.

Branche LN Bordeaux – Sud Gironde :
-Ouvrages d'art non courants : 9 unités pour un linéaire de 1 810 m et un coût de 103 M€
-2 sauts de mouton et un coût de 57 M€
-Ouvrages de rétablissement de voiries : 43 unités et un coût de 40 M€

Branche LN Sud Gironde-Toulouse :
-Ouvrages d'art non courants : 54 unités pour un linéaire de 15 315 m et un coût de 841 M€
-2 sauts de mouton et un coût de 25 M€
-Ouvrages de rétablissement de voiries : 132 unités et un coût de 174 M€

Branche LN Sud Gironde-Dax :
-Ouvrages d'art non courants : 19 unités pour un linéaire de 2 900 m et un coût de 157 M€
-4 sauts de mouton et un coût de 30 M€
-Ouvrages de rétablissement de voiries : 75 unités et un coût de 83 M€

d) Coût approximatif des viaducs

Branche LN Bordeaux-Sud-Gironde :
3 viaducs : 920 m : 54 M€
Branche LN Sud-Gironde-Toulouse :
16 viaducs ou ensembles : 9045m : 488M€
Branche LN-Sud-Gironde-Dax :
9 viaducs ou ensemble : 1775m : 95M€

e) Coût du doublement de la longueur du viaduc de la vallée d'Arrats (82)

Le surcoût lié à la prolongation de l'ouvrage sur 700 m est d'environ 30 M€.

f) Coût du linéaire au km par branche et comparaison avec Tours-Bordeaux
et g) Coût global au km par branche et comparaison avec Tours-Bordeaux

	Conditions économiques Août 2013 - en millions d'euros HT		
	Sud Gironde - Dax	***Bordeaux - Sud Gironde***	***Sud Gironde - Toulouse***
1-Etudes en phase amont	***107***	***59***	***201***
2- Etudes et direction de travaux	***160***	***82***	***282***
3-Foncier et libération des emprises	***162***	***85***	***435***
4-Génie Civil	***1 311***	***737***	***2 853***
- Terrassements	*598*	*330*	*846*
- Ouvrages	*376*	*267*	*1 558*
- Autres Génie Civil	*337*	*140*	*449*
5- Equipements Ferroviaires	***675***	***337***	***821***

TOTAL ESTIMATION NETTE	*2 415*	*1 300*	*4 592*

Longueur du tronçon (km)	*105*	*55*	*167*
Ratio / km GPSO	*23 M€*	*23,6 M€*	*27,5 M€*
Ratio/km SEA	*21,4 M€*	*21,4 M€*	*21,4 M€*

314 Appréciation générale de la commission d'nquête sur l'économie générale du projet

L'attractivité du TGV

Les gains de temps sont nets sur la branche Bordeaux-Toulouse puisqu'ils permettent de gagner, sur les meilleurs temps, de l'ordre de 1h, soit environ 50%. Sur la branche Bordeaux-Dax dont l'itinéraire retenu se trouve sensiblement allongé, ils sont moins significatifs, avec un gain de 20 minutes seulement.

Cette infrastructure permet une augmentation significative des fréquences de desserte qui est susceptible d'assurer un report modal sensible.

La notion de coût prend le pas

Au cours des dernières années, marquées par une longue crise économique, la notion de coût des transports a pris le pas sur la vitesse. Simultanément,

des modes de transport économiques se sont développés et se développent encore notamment par avions low-cost et par covoiturage. Enfin, les progrès des moyens de communication ont permis le télétravail et les visioconférences tendant à une réduction de la demande de mobilité. Ce dernier aspect étant toutefois à nuancer au vu de la forte démographie des régions Aquitaine et Midi Pyrénées.

Une incidence économique mesurée

S'agissant du développement économique, il convient de considérer, comme le souligne d'ailleurs le maître d'ouvrage, que la seule mise en place de la liaison à grande vitesse, n'enclenche pas automatiquement un développement économique. Ce n'est qu'en étant conjugué à des initiatives locales principalement portées, du moins au début, par les collectivités territoriales, que la LGV assure une amélioration des économies locales. Elles demeurent mesurées mais non négligeables en termes d'emplois supplémentaires, comme le montrent les exemples de Lille et Marseille. En favorisant les déplacements interrégionaux, la LGV permet des synergies efficaces. Les liens Bordeaux et l'Espagne et entre Bordeaux et Toulouse devraient se renforcer. Toutefois aucun programme précis n'est aujourd'hui annoncé

Ce développement économique n'est toutefois pas réparti sur l'entier territoire des secteurs traversés. Les métropoles en seront les principales bénéficiaires. Même si le réseau « secondaire » est rénové et entretenu comme l'indique le maître d'ouvrage, une concentration des activités est plus attendue qu'un équilibrage général du territoire.

Il convient également de signaler l'activité et les créations d'emplois occasionnées par le chantier de réalisation de l'infrastructure. Il est question de plusieurs milliers d'emplois directs, indirects et induits. Le maître d'ouvrage avance même dans son dossier le chiffre global de 10 000 emplois. Les graves difficultés du secteur des BTP trouveraient là une forme de soutien particulièrement bienvenue. Il faut toutefois considérer que pour la plupart, ces emplois ne seront pas pérennes et disparaîtront à la fin du chantier. Enfin le secteur du tourisme devrait profiter de ce supplément de mobilité compétitive.

Le fret

Le transfert attendu du transport routier vers le rail nécessitera l'affectation de nombreux sillons sur la ligne existante actuelle Bordeaux-Espagne. Face au risque de saturation, une amélioration sera alors nécessaire. Elle pourra prendre la forme de la LGV mais pas exclusivement.

Le bilan carbone

Le bilan carbone est positif mais le résultat demeure faible tant vis-à-vis du coût de l'infrastructure que des objectifs européens de réduction de 75%.

Le bilan socio économique

Très élaboré et fait selon des règles et des paramètres réglementaires validés par le CGI, le bilan socio-économique fait ressortir que la contribution la plus négative, l'investissement, est compensée à elle seule par la contribution positive des gains de temps. Ceci n'a convaincu ni la majorité du public, ni certains élus comme le député Gilles Savary, ni la commission d'enquête.

Le porteur de projet, en annonçant un investissement de 8,307 milliards d'€ compensés par des gains de temps monétarisés à 20 €/heure n'est pas convaincant car la commission ne pense pas que l'on gagne des millions d'heures à coup de minutes de trajet.

Si on s'en tient aux indicateurs calculés par le maître d'ouvrage pour l'ensemble des deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, la « VAN par euro investi » qui ressort à 0,4, est déjà jugée *« limitée »* par le CGI.

Les perspectives de trafic sur la branche Bordeaux-Toulouse, bénéficiant d'un fort gain de temps et allant dans le sens d'un possible report modal, confèrent à cette branche une rentabilité socio-économique faiblement positive.

Il n'en est pas de même pour la branche Bordeaux-Dax. Cette branche accuse une VAN (avec COFP) calculée lors de la contre-expertise du CGI, de 0,56 Md€ (Pièce B/§ 48/p 130) lui conférant une absence de rentabilité socio-économique. En outre, c'est sur cette branche que la SNCF a une estimation de fréquentation, très largement au dessous de celle du maître d'ouvrage, qui dégraderait encore plus cet indicateur.

De plus, le rapport Quinet et le CGI pointent aujourd'hui les questions méthodologiques liées d'une manière générale, au bilan socio-économique. Même la SNCF (direction de la stratégie) lors de l'entretien avec la commission, fait remarquer que la sur-monétarisation positive de la vitesse (effet « boule de neige » sur le calcul de la VAN) conduit à des incohérences : les aménagements ferroviaires du Sud de Bordeaux et ceux du Nord de Toulouse ont un TRI déplorable alors que faire disparaître ces deux entonnoirs ferroviaires paraît bien nécessaire.

Au total, le mode de calcul, un moindre trafic sur Bordeaux-Dax, les incertitudes liées par exemple au taux de croissance ou à l'évolution des tarifs, au regard des transports émergents et concurrents, donnent de l'insécurité au bilan socio-économique. Si le maître d'ouvrage l'estime toujours positif, la commission d'enquête le qualifie de fragile et confirme qu'elle ne fait pas la même lecture indulgente de la contre-expertise du CGI et du rapport Quinet que le maître d'ouvrage.

Le financement

Le coût des seules lignes nouvelles de la phase 1 du GPSO qui relèvent de la compétence de la présente enquête est de 8,3 Md€. La somme est très conséquente. La situation économique de notre période et de notre continent et les problèmes budgétaires confirmés par les difficultés de financement rencontrées pour la LGV Tours-Bordeaux conduisent à une grande prudence.

La mobilité et l'avenir

Vis-à-vis des énergies fossiles limitées et pour lesquels la raréfaction de la ressource demeure probable, et aussi des évolutions sociétales tendant au progressif durcissement des contraintes règlementaires, le rail demeure une garantie de mobilité à préserver.
En conclusion, sur l'économie générale du projet, la commission d'enquête relève de nombreuses fragilités et incertitudes. Celles-ci, conjuguées à l'importance du coût de l'infrastructure, malgré plusieurs aspects positifs, ne peuvent qu'appeler à une extrême prudence.

32 Solutions alternatives au projet

321 Analyse et synthèse des observations du public

3211 Généralités sur les observations

Il s'agit des observations formulées, isolément ou collectivement, par des personnes physiques, des associations, des fédérations, des collectivités territoriales et organismes divers, des élus.

En manifestant leur opposition au projet présenté, de nombreux contributeurs ont exprimé leur préférence pour des solutions alternatives. Certains préconisent l'aménagement des lignes existantes Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse. D'autre estiment que l'aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse pourrait être envisagé en lieu et place de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse.

Il convient de noter quelques différences selon le mode de dépôt de contributions utilisé par le public :

- Sur le registre électronique, un tiers des contributeurs demande explicitement l'amélioration des lignes existantes, sans en donner forcément les raisons ni les solutions qu'ils préconisent ;
- Sur les quelque 500 contributions déposées ou adressées par voie postale au président de la commission, une centaine d'observations distinctes est en faveur de solutions alternatives ;
- Sur les registres papier, un sondage sur les observations fait apparaître environ 10 % d'opinions favorables aux solutions alternatives. Cette différence s'explique par le fait que les personnes qui sont venues s'exprimer dans les lieux d'enquête étaient très majoritairement intéressées par les impacts locaux du projet.

Quoi qu'il en soit, il apparaît clairement que les arguments présentés dans le cadre de ces deux derniers modes sont très sensiblement les mêmes et souvent plus développés. Ils constituent l'essentiel de la synthèse ci-après.

Les arguments ou réactions en faveur de l'aménagement des lignes existantes sont :

- son moindre coût,
- sa moindre atteinte à l'environnement et à l'agriculture,
- l'intérêt de la modernisation et la mise aux normes du réseau actuel
- le faible gain de temps de la ligne nouvelle,
- la réserve de capacité des voies existantes,
- la LGV ne profite qu'à des "privilégiés",
- la meilleure desserte du territoire pour les usagers quotidiens.
- la circulation des TGV à grande vitesse sur les tracés rectilignes des voies actuelles (notamment dans les Landes),
- une meilleure qualité de service avec des trains plus performants,

- la suppression des passages à niveau et la rénovation des aiguillages,
- *"Le plus court chemin entre Toulouse et Paris ne passe pas par Bordeaux"*,
- la concurrence avec la voie aérienne,
- la concurrence avec les autoroutes,
- le train pendulaire sur voies existantes aménagées.

Pour conforter leur argumentation, certains font référence au rapport de la Cour des Comptes du 23 octobre 2014, et à l'avis défavorable du Conseil d'État de novembre 2014 sur le projet de LGV Poitiers-Limoges.
D'autres s'appuient sur le constat de non-rentabilité de l'autoroute A 65 Langon-Pau, qualifiée de "*fiasco* " économique et écologique.
Enfin, nombreux sont ceux qui s'appuient sur des contre-propositions fournies à l'appui de leurs observations, notamment par les fédérations, associations et coordinations opposées à la ligne nouvelle à grande vitesse.

3212 Synthèse des argumentations développées

32121 Observations d'associations et d'organismes divers

Parmi les plus argumentées :

a) La Fédération SEPANSO Aquitaine évoque les solutions alternatives à la LGV, mais sans formuler de propositions concrètes d'aménagement. Dans sa conclusion, cette fédération émet un *"avis extrêmement défavorable aux projets ferroviaires présentés"*, en rappelant ses préconisations émises au cours des débats publics : *"Comme le Premier Ministre vient de le rappeler, l'entretien et la modernisation des lignes existantes constituent aujourd'hui la priorité en matière d'infrastructures ferroviaires »* (COUR-207).

b) Le CADE (collectif des associations de défense de l'environnement du Pays-Basque et du sud des Landes), dans plusieurs contributions adressées à la commission d'enquête, se réfère aux éléments du dossier d'enquête et aux études de cabinets privés, notamment l'étude CITEC sur la ligne ferroviaire Bayonne-Hendaye de septembre 2009 : (COUR-201)
- sur les gains de temps par rapport *"l'aménagement de la ligne existante avec relèvement de la vitesse entre Bordeaux et Bayonne"*,
- sur les solutions alternatives,
- sur la performance quasi équivalente pour un coût et une empreinte écologique bien inférieurs. *(*rapport de la commission Mobilité 21*)*

c) La LGPE (Association Landes Graves Palus Environnement) exprime son avis dans la conclusion d'une contribution au dossier d'enquête publique de la LGV Bordeaux Toulouse, Bordeaux Dax, en ces termes :
"*L'association Landes Graves Environnement dit non au projet GPSO : il n'est pas d'utilité publique, c'est un gouffre financier, c'est un projet non rentable, un projet écocide qui causerait des atteintes irréparables à l'environnement tant humain que naturel ; il faut renoncer à ce projet et entretenir et moderniser les voies existantes"* (COUR-330).

d) La coordination Vigilance LGV souligne notamment que : *"Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher."* Selon elle, *"l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (...)".*

f) Associations des Amis de la Terre et coordination des citoyens et riverains landais (ACCRiL) citent des extraits de plusieurs documents officiels : rapports de la Cour des Comptes (avril 2008 et juillet 2013), rapports Mariton (mai 2011) et Bianco (avril 2013). Elles affirment que *la clientèle TGV représente moins de 7% de la clientèle du ferroviaire !"*
Les Amis de la Terre rappellent leur courrier à la commission mobilité 21 :
"*(...) seul l'aménagement des voies existantes (...) permettra de répondre aux besoins des populations d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées."*

L'association des Amis de la Terre des Landes souligne que :

"A*ucune étude alternative n'a été faite pour la ligne Bordeaux-Toulouse par RFF en vue d'éclairer le débat public*" et cite trois études qui "*démontrent que la vraie solution est de moderniser l'existant"* (COUR-57 et COUR-5).

L'ACCRiL rappelle sa position : *"(...) la priorité absolue doit être accordée à la rénovation et à l'entretien du réseau existant, (...) le dogme de la grande vitesse doit être remis en cause,* [du fait] *de la baisse (...) du trafic ferroviaire"*

g) L'association DPC (Défense du Patrimoine Caudecostois) déplore l'attitude de RFF vis-à-vis des solutions alternatives et souligne que le projet *"se résume en une seule question : Gagner 13 minutes pour 20% des trains et 5 minutes pour les 80%, vaut-il 10 milliards d'euros ?"* (COUR-204)

h) Le syndicat mixte d'aménagement du bassin versant du Ciron souligne l'intérêt de l'optimisation des lignes existantes : "*(...) Leur optimisation, qui a fait l'objet d'études crédibles, paraît beaucoup plus raisonnable économiquement et moins consommatrice d'espaces naturels."* (COUR-684).

i) L'association LGVEA (Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan) et la municipalité de Saint-Médard-d'Eyrans (33) déclarent dans un avis commun leur opposition au GPSO : *"(...) la majorité des citoyens (...) attendent du gouvernement et des régions des trains du quotidien (…) plus performants sur un réseau ferroviaire rénové et sécurisé".*
Le mémorandum de l'association LGVEA comporte essentiellement des citations de rapports existants, parmi lesquelles la commission n°3 des Assises du Ferroviaire qui préconisait : *"réorientation et coordination de l'offre de transport, priorité à la rénovation du réseau existant, révision des projets de développement de LGV et moratoire sur tous les autres projets (...)" (COUR-330)*

j) L'association "Bassin d'Arcachon Écologie" donne un avis négatif à chaque ligne à grande vitesse du projet GPSO, en justifiant dans sa

conclusion cette position défavorable : *"Rien, hormis peut-être la pression de certains lobbies pro-LGV, ne peut expliquer que le projet GPSO persiste, malgré son irréalisme économique, les recommandations des experts, l'opposition des habitants et de nombreux élus, le caractère insupportable de son coût environnemental, social et financier (...) Alors que l'amélioration des dessertes territoriales actuelles est possible, bien moins coûteuse et moins importante à tous points de vue, cette opportunité est d'emblée balayée au profit de l'inutile et désastreux projet GPSO"* (COUR-197).

k) L'association "Écocitoyens du Bassin d'Arcachon" s'interroge : *« Les TGV vont de Paris jusqu'à Brive. Pourquoi ne pas mettre la ligne Brive Toulouse à niveau ?* et *"(...) Paris-Hendaye : pourquoi faire un tel détour par Dax, ce qui allonge le trajet de 30 km ?".(COUR-205)*

l) L'association "Union Vivre en l'Entre-Deux-Mers » s'oppose à la réalisation des projets GPSO et estime que : *" On peut faire aussi bien pour moins cher avec des temps de parcours à peu près équivalents en utilisant les lignes existantes Toulouse et Bordeaux Dax et Paris Toulouse par Orléans et Limoges (...)." (COUR-212)*

32122 Gilles Savary, député de la 9° circonscription de Gironde constate notamment *"qu'au plan économique, on observe une tendance généralisée dans les transports à la recherche de solutions* low-cost*, par des usagers au pouvoir d'achat contraint, de moins en moins disposés à payer le prix des transports publics. A titre d'exemple, le succès populaire des TER tient au fait que les usagers acquittent moins de 30 % de son coût. "*
Il cite la Deutsche Bahn, *"qui avait déjà anticipé sur la France, la priorité à la rénovation de son réseau historique, vient de décider de s'équiper en trains limités à 249 km/h (...), moins coûteux en investissement et en exploitation que l'ICE grande vitesse (...) Poursuivre dans la voie actuelle conduit le chemin de fer français dans le mur d'un modèle économique révolu ! »*
Ce qu'il qualifie "*d'autocensure de RFF et des autorités politiques a empêché d'envisager des alternatives plus réalistes et plus rapidement réalisables pour la desserte grande vitesse Toulouse-Paris, notamment sur le standard européen de la grande vitesse ferroviaire qui se situe à 250 km/h à des coûts d'investissement et d'exploitation plus réalistes avec des temps de parcours non discriminants." (33-BERN-25 et RIEC-8)*

32123 Le transporteur SNCF, lors d'une réunion avec la Commission d'enquête, estime que "le mot saturation est à employer avec prudence." Il relève une véritable saturation qui entraîne des difficultés sur les tronçons Bordeaux-Langon pour le TER et Bordeaux-Talence-Facture où passe tout le trafic vers Arcachon et le sud. (...) On relève également une saturation sur Toulouse-Matabiau et St Jory avec un fort trafic de TER et d'Intercités. Il n'est pas relevé de saturation par ailleurs sur le réseau. (RIEC-10)

3213 Solutions alternatives par sections

32131 Aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse

321311 Observations générales du public

Certains pensent qu'un aménagement des lignes existantes sur Bordeaux-Toulouse serait très coûteux :
"*Je suis favorable au projet car améliorer la ligne actuelle, suppression de tous les P.N, rectifier le trajet courbes de Moissac, passage Boc-Colayrac, courbes de Nicole et améliorer la signalisation pour une circulation supérieure à 160 km/h reviendrait pour un gain de temps limité, relativement cher.*»(82-MBAR-2)
« (…) *Ceux qui croient qu'un simple aménagement de l'actuelle voie suffirait, c'est de l'utopisme, la somme des travaux à engager est quasi égale au projet LGV, et ne suffirait pas à améliorer la situation ».*

À noter que les présidents des grandes collectivités (conseils régionaux, conseils généraux et grandes agglomérations) sont favorables au projet de lignes nouvelles.

Cependant, un grand nombre d'observations font état d'études et de propositions qui constitueraient de véritables alternatives.

321312 L'association "ALTernative TGV", a transmis à la commission d'enquête, l'étude du cabinet Claraco qu'elle a sollicitée, réalisée en décembre 2011, à l'appui de plusieurs de ses observations. Dans sa première partie (COUR-350, 150 pages), cette étude développe plusieurs arguments contre le projet de ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, parmi lesquels :
- la consommation des terres agricoles,
- la consommation d'énergie,
- la non-saturation de la ligne actuelle,
- l'amélioration de la ligne existante à moindre coût,
- les gains de temps comparés entre la ligne nouvelle et la ligne existante améliorée (le temps du trajet Bordeaux-Toulouse avec arrêts à Agen et Montauban pourrait être ramené à 1 h 25),
- l'amélioration de la sécurité et du cadre de vie,

321313 L'association TGVeA (Très Grande Vigilance en Albret) affirme que : "*défendre une solution alternative raisonnable sur la ligne existante Bordeaux Toulouse modernisée et demande l'abandon du projet de construction d'une nouvelle LGV."* Ses principaux arguments sont :
- la LGV Bordeaux–Toulouse n'est pas justifiée,
- [il faut] faire circuler sur les lignes réaménagées des trains de nouvelles technologies.
- par une amélioration immédiate et une mise en œuvre progressive.

321314 L'association LGVEA (Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan) et la municipalité de Saint-Médard-d'Eyrans (33) s'appuient sur l'étude Claraco : "*un aménagement poussé de la ligne Bordeaux-Toulouse actuelle (par exemple shunts de Port-Ste-Marie, Moissac), avec une modernisation adaptée (…), permettrait de concurrencer efficacement le projet*

LGV du GPSO. Au maximum, l'alternative proposée par le Cabinet Claraco coûterait 2.8 milliards d'euros à comparer aux 7.2 milliards de la LGV (estimation 2011)." (COUR-350)

321315 La SNCF, lors de la réunion avec la Commission d'enquête, estime que : *"Pour une vitesse commerciale Bordeaux-Toulouse à 200 km/h sur les voies existantes, il faut reprendre la ligne sur ses courbes, supprimer les passages à niveau, étudier les dévers et prévoir un renforcement électrique pour les stations 1500V continu. "*
Sur le pendulaire : *"Le pendulaire est abandonné car les temps de parcours ne sont pas à la hauteur des investissements* (...).*Un train pendulaire classique est inconfortable (mal des transports). Il existe une technologie pendulaire active plus douce. Il existe le PANDOLINO italien et le TALGO espagnol." (RIEC-10)*

32132 Aménagement de la POLT (ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse)

321321 Observations générales du public

Plusieurs centaines d'observations du public préconisent l'aménagement de cette ligne. Parmi elles :
«Sur le plan technique, la proposition de ne pas réaliser Bordeaux-Toulouse et d'améliorer la liaison Paris-Toulouse par Limoges (…) a été écartée par RFF, soutenue par les élus, sans qu'une explication valable soit fournie. » (

321322 L'association ALTernative TGV, dans un tract intitulé *"L'enquête d'inutilité publique en dix points",* souligne que la ligne existante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ("POLT"), plus courte de 148 km, une fois rénovée, permettrait la desserte de villes comme Caussade, Souillac, Gourdon (...) En outre, l'association rejette le projet de LGV Limoges-Poitiers destiné à faire concurrence à la POLT.

Cette même association s'appuie encore sur l'étude du cabinet CLARACO qui, dans sa deuxième partie (COUR-351, 60 pages), porte sur l'aménagement de la POLT et met en évidence plusieurs points :

- L'écart kilométrique pour Toulouse-Paris serait "*de 148 km, entre les deux trajets, qu'il faudra compenser par de la vitesse et de l'énergie impactera logiquement le coût du billet."*
- On constaterait *"une baisse de pertinence entre les deux tracés, de 84% pour le POLT à 65% pour la LGV Paris-Bordeaux-Toulouse".*
- La concurrence avec l'autoroute A20 dont l'attractivité *"est amplifiée par un tronçon important à caractéristiques autoroutières gratuit".*
- "La libéralisation des transports routiers de voyageurs, va également installer une offre concurrente sur cet axe."

321323 Le collectif "*Non à la LGV Limoges- Poitiers – oui POLT*" dénonce notamment le *"tronçonnage de la ligne Paris Orléans Limoges Toulouse* [POLT], *hypothèse envisagée par la SNCF : les trains de* [cette] *ligne qui n'irait*

donc plus jusqu'à Toulouse à partir de 2017 et s'arrêterait à Brive-la-Gaillarde, (...) [ce] qui obligerait les voyageurs du Lot, à passer par Toulouse pour se rendre à Paris en les rabattant sur cette ville en TER." (COUR-184)

321324 L'association « *Tous ensemble pour les gares du Tarn-et-Garonne*", au cours d'une entrevue à la mairie de Bressols avec le commissaire enquêteur, souligne que l'abandon de la ligne nouvelle Poitiers-Limoges pérenniserait la partie Limoges-Paris, mais s'interroge sur la partie sud à partir de Limoges.(COUR-291)

321326 L'Association de Sauvegarde du Patrimoine d'Angeville s'étonne : *« Alors que tout le marketing de la SNCF pousse le voyageur vers le TGV, pourquoi des voyageurs préfèrent encore la POLT ? Autre preuve que le critère est plus le prix que la vitesse ! Quand c'est la vitesse, le prix de l'avion arrive à être inférieur à celui du TGV suivant la date où l'on prend le billet. À partir du moment où la LGV Bordeaux Toulouse implique d'en finir avec la concurrence de la POLT (...), cela signifie très clairement qu'elle va continuer de favoriser… la route chez tous ceux qui, faute de ressources, le paieront par le billet TGV !"*

321327 La SNCF, lors de la réunion avec la Commission d'enquête citée plus haut, rappelle que la ligne Intercités "POLT" ou "PaLiTo" (Paris-Limoges-Toulouse) offre actuellement 11 allers retours par jour jusqu'à Brive, dont 3 prolongés jusqu'à Toulouse.

Avec la mise en service du SEA (Tours-Bordeaux) une baisse de fréquentation pourrait être notée sur ce POLT.
La marge Brive-Toulouse étant faible, POLT pourrait devenir POLB (Paris-Orléans-Limoges-Brive) avec 8 allers retours dans le cadre TET.
Par contre, il n'y a pas concurrence entre les trains de nuit POLT et le GPSO.

32133 Aménagement de la ligne existante Bordeaux-Dax

321331 Observations du public

Plusieurs intervenants font état des expérimentations effectuées par le passé sur Bordeaux-Hendaye, en soulignant l'inutilité d'une ligne nouvelle parallèle à cette ligne existante :
"Le principe d'une ligne à grande vitesse c'est la rectitude pour aller vite et à grande vitesse !
"Ici, entre Bordeaux et Dax (lieu des premiers essais ferroviaires de grande vitesse), on va construire une LGV zigzag pour des intérêts particuliers de quelques élus influents.)
"La ligne TGV des Landes Bordeaux-Dax est une aberration car il existe une ligne Bordeaux la foncière Espagnole où les essais à grande vitesse se font sans aucun problème."

321332 Les Présidents des Intercommunalités du Pays Basque (ERROBI-Sud Pays Basque-Nive Adour) rappellent que lors du débat public de 2006, RFF avait présenté trois scénarios :

- utilisation des voies actuelles ;
- construction d'une voie nouvelle Bordeaux-Espagne par l'est des Landes ;
- aménagement progressif de la ligne actuelle en itinéraire haute performance (COUR-222).

Ils avaient commandé en 2013 une étude officiellement validée par le cabinet suisse CITEC, qui a *"fait apparaître que la modernisation des voies existantes entre Bordeaux et Hendaye permet de remplir tous les objectifs d'une voie nouvelle LGV pendant les cinquante prochaines années pour un coût cinq à dix fois inférieur.".* Pour atteindre ces performances, *"il suffit d'éliminer les passages à niveau",* car *"les voies ne sont pas saturées",* classées par RFF dans la catégorie des voies *"moyennement chargées qui accueillent entre 50 et 150 trains par jour*". Les voies existantes pourraient ainsi accueillir 240 trains par jour et, *"moyennant quelques modernisations, elles pourraient accueillir 320 trains".*

321333 L'Association LGVEA (Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan), dans un mémorandum en réponse, cite l'étude de Citec *: "la ligne ferroviaire Bayonne Hendaye ne constitue pas un goulet d'étranglement de la capacité de l'axe de transit franco-espagnol avec quelques aménagements (aménagement de la gare de Bayonne, équipement de sécurité de la ligne…)"* (COUR-350).

321334 Les associations d'opposants des Landes, lors d'une entrevue avec la commission d'enquête, ont souligné que l'amélioration des lignes existantes n'a pas été étudiée, car on est parti du postulat faux que le fret allait saturer les lignes et qu'il n'y aurait plus de sillons pour les trains de voyageurs". (...) (RIEC-12).

321335 Le collectif du bassin d'Arcachon pour un réseau de transport en commun (COBARTEC) se prononce pour une alternative moins coûteuse : *"- Pour des coûts très nettement moins élevés (au moins de cinq fois), les caractéristiques des deux lignes actuelles pourraient être très largement améliorées à 200 km heures voire 250 sur quelques sections. (...) avec des investissements très très inférieurs, il est possible de développer ce mode de transport performant et respectueux de l'environnement. Bordeaux Bayonne, c'est possible en 1h20 sans ligne à grande vitesse, tout comme un temps de trajet de 2h40 jusqu'à Bilbao, d'atteinte impossible aujourd'hui." (COUR-176)*

321336 Le transporteur SNCF, lors d'une réunion avec la commission d'enquête, note que la branche GPSO Bordeaux-Dax peut permettre de régler la saturation de Talence qui ne fait que 27 kilomètres. On est en zone urbaine, en tranchée et il n'y a pas d'autres possibilités, ce qui explique sa non-intégration dans l'AFSB. SNCF ne se prononce pas sur le

dimensionnement initial des projets, ni si un bout de ligne nouvelle peut être créé pour cela et donc à moindre coût que la branche vers Dax du GPSO.

322 Synthèse des éléments du dossier relatifs aux alternatives au projet

Les études préalables de RFF se sont déroulées en deux temps :

- un diagnostic des performances des infrastructures ferroviaires existantes,
- l'examen des différentes alternatives permettant de répondre aux objectifs assignés aux relations ferroviaires du Sud-ouest de la France.

3221 Les principales alternatives ferroviaires au GPSO

32211 Aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse

Lors du débat public de 2005, Réseau Ferré de France a présenté plusieurs solutions dont celle de l'aménagement de la ligne existante. Il justifiait le rejet de cette solution (page 12 de la pièce G du dossier d'enquête publique) :
"Les performances d'une telle solution sont limitées et n'autorisent pas de perspectives de développement à long terme. Le dossier support du maître d'ouvrage rappelait la raison conduisant à écarter cette solution, au regard du diagnostic et des perspectives d'évolution :
"- temps de parcours peu attractifs et ne répondant pas aux attentes, conduisant à une part de marché très faible du ferroviaire : l'aménagement de la ligne existante ne permettrait qu'un gain de temps de 12 minutes avec recours à du matériel pendulaire, pour un temps de parcours de 1 h 47 pour la liaison Bordeaux-Toulouse (gain limité à 7 minutes sans utilisation de matériel pendulaire) ;
"- capacité insuffisante pour le développement de circulations de types différents (fret, TER…)."

Ainsi, selon RFF, la ligne ferroviaire existante Bordeaux-Toulouse n'offrirait pas à l'usager non captif une alternative satisfaisante à l'utilisation de l'autoroute A62. Il rappelle que les temps de parcours à vitesse limitée sur certains tronçons fortement contraints sont peu attractifs (plus de 2 heures en moyenne pour Bordeaux-Toulouse et de 5 h 30 pour Paris-Toulouse).
Le trafic de cette ligne devrait se développer pour répondre aux besoins de mobilité quotidienne et de proximité (TER), mais aussi à longue distance après mise en service de la LGV Tours-Bordeaux.
La ligne existante ne serait pas capable de répondre à ces besoins de service sans investissement lourd d'infrastructure. Notamment, la navette aérienne entre Paris et Toulouse, dont le trafic est le plus important de France, resterait largement dominante pour les déplacements à longue distance.

Pour améliorer les services ferroviaires entre Bordeaux et Toulouse, une solution consisterait à aménager la ligne existante pour permettre la circulation de trains à une vitesse supérieure (TaGV classiques ou TaGV pendulaires). D'un coût moins onéreux que celui d'une infrastructure nouvelle, cette solution, selon le maître d'ouvrage, ne permettrait pas

d'accroître le trafic de toutes les activités (voyageurs et fret) à la hauteur des besoins à long terme.

Deux scenarii d'aménagement de la ligne actuelle avaient été étudiés :

Un scénario 1, visant à améliorer la capacité autour des métropoles régionales, comprenait :

- l'aménagement au sud de Bordeaux,
- le doublement de la ligne entre Montauban et Saint-Jory,
- le réaménagement entre Saint-Jory et le nord de la gare de Matabiau,
- l'augmentation de la capacité du nœud de Toulouse, par réalisation d'un réaménagement de la gare de Matabiau ou par contournement court.

Un scénario 2, en complément du scénario 1, comportait des zones de relèvement de vitesse sur la ligne classique avec aménagements de capacité entre Langon et Montauban.

La technologie pendulaire pour l'axe Bordeaux-Toulouse serait, selon RFF, une réponse peu adaptée, car elle n'apporterait de gain de vitesse (160 à 220 km/h) que par rectification des courbes de faible rayon et suppression des passages à niveau, et elle n'apporterait qu'un gain de temps de 12 mn entre Toulouse et Bordeaux et un gain de trafic de 469 000 voyageurs (255 000 sans matériel pendulaire).

Par la suite, dans le cadre de l'actualisation de ces réflexions, le maître d'ouvrage a examiné plus précisément trois scenarii (dossier d'enquête pièce D, p. 344) :

- Un scénario « priorité capacité » intégrant l'ensemble des aménagements de capacité nécessaires aux trafics prévus, avec des améliorations limitées visant à diminuer les temps de parcours (par reprise du dévers) et la capacité (par un "shunt" à Langon) ;

- Un scénario « priorité temps de parcours », complétant le précédent par des aménagements permettant d'augmenter la vitesse à 220 km/h (sauf aux abords des gares d'Agen et de Montauban desservies par TaGV) et de réduire le temps de parcours (par ripage de voies et construction de 50 km de "shunts" à Langon, Port-Sainte-Marie et Moissac) ;

- Un scénario « optimisé », basé sur le meilleur compromis entre temps de parcours, difficulté d'insertion environnementale et coût d'investissement.

Le scénario « priorité temps de parcours », le plus ambitieux, ne permet qu'un gain de temps maximal de 26 min, contre 56 mn pour la ligne nouvelle.

Selon le maître d'ouvrage, les scenarii de modernisation de la ligne existante n'auraient pas d'effet significatif sur le report modal, notamment pour Paris-

Toulouse et ne permettraient pas de développer les liaisons « grand sud » (Sud-Aquitaine-Toulouse et au-delà). Les scénarios d'aménagement de la ligne existante n'augmenteraient sa capacité que de manière très limitée, et ses travaux de modernisation induiraient des perturbations pour l'exploitation du trafic.

Par ailleurs, l'impact environnemental d'un aménagement de la ligne existante ne devrait pas être sous-estimé car la voie ferrée actuelle traverse une vingtaine de zones d'habitat (notamment à Langon, La Réole, Marmande, Tonneins, Port-Sainte-Marie, Agen, Moissac et Montauban).

32212 - Aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

Réseau Ferré de France rappelle qu'il avait été envisagé, dans les années 90, d'aménager un itinéraire alternatif à l'axe Toulouse-Bordeaux-Paris par Orléans et Limoges. Ainsi, un "TGV Limousin" apparaissait dans le schéma directeur national des liaisons ferroviaires, adopté par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) en mai 1991.

Il prévoyait un tronc commun avec le projet de « TGV Auvergne » par création d'une ligne nouvelle à grande vitesse (sur environ 175 km) et l'aménagement de sections de ligne existante. Ce projet, estimé trop onéreux par rapport aux avantages apportés et aux prévisions de trafic, a conduit à l'abandon du TGV Auvergne, puis du TGV Limousin.

La technologie pendulaire (mise en œuvre en Espagne depuis 1981 et en Italie depuis 1988) permettait d'imaginer, en France, des trains à grande vitesse à caisse inclinable, pouvant rouler plus vite que des trains classiques dans les courbes des lignes existantes.

En 1996, cette technologie de train pendulaire a été envisagée pour améliorer l'offre ferroviaire sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (sous le nom de POLT). RFF et SNCF ont signé, en 2001, un protocole d'accord de financement et une convention-cadre d'études pour un projet d'amélioration de la desserte ferroviaire entre Paris et le Centre, le Limousin et Midi-Pyrénées jusqu'à Toulouse, en réduisant les temps de parcours.

Au printemps 2003, la mission d'audit sur les infrastructures de transports, menée par le conseil général des ponts et chaussées et l'inspection générale des finances, a constaté la non-pertinence de l'investissement pendulaire du projet POLT en raison de sa faible rentabilité socio-économique. Par ailleurs, selon cet audit, l'itinéraire Paris-Toulouse par Limoges n'aurait pas répondu aux objectifs d'amélioration des performances de la desserte entre Bordeaux et Toulouse.

La desserte de Toulouse par la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) est explicitement évoquée dans le dossier d'enquête (pièce D, p. 344).

RFF y rappelle que le CIADT de décembre 2003 privilégiait la desserte Paris-Toulouse par la LGV Atlantique, en service jusqu'à Tours depuis 1989, puis par la LGV Tours-Bordeaux, présentant *« des prolongements naturels vers l'Espagne et Toulouse »*. Ce choix s'inscrivait dans une logique de desserte à grande vitesse en branches, visant à créer des ramifications au-delà de Tours-Bordeaux. L'objectif à cette époque était de doter le Sud-ouest d'une liaison de qualité comparable à l'axe Paris-Lyon-Marseille. Cette option a été confirmée par la loi de programmation du 3 août 2009.

Selon le maître d'ouvrage, la ligne POLT s'inscrit dans une perspective différente, tout en constituant toujours un axe structurant du réseau ferroviaire national (transport de voyageurs et fret à vocation nationale et régionale) avec des programmes importants de renouvellement (460 M€ entre 2004 et 2016), qu'il serait prévu de doubler sur la période 2016-2026 à un milliard d'euros.

Les circulations sont des trains Intercités (trains d'équilibre du territoire conventionnés par l'État, pour lesquels le renouvellement du matériel roulant est prévu en plusieurs tranches), des TER et des trains de fret, avec des vitesses de circulation pour les trains de voyageurs allant de 110 km/h à 200 km/h (avec par exemple des trains de nuit sur Paris-Toulouse en 7h50).

Du point de vue des déplacements, les situations sont différentes selon les secteurs le long de cet axe :

- Au nord, les villes desservies (Châteauroux, Vierzon, Orléans) sont orientées vers le bassin parisien grâce à une bonne accessibilité ferroviaire (fréquence, cadencement, positionnement horaire) ;
- Pour le Centre-Ouest, le projet LGV Poitiers-Limoges répond aux enjeux d'aménagement de ce territoire ;
- Plus au Sud, à partir du Lot, le rabattement vers la ligne Bordeaux-Toulouse est plus attractif.

Dans ces conditions, selon le maître d'ouvrage, seul un projet global d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux-Toulouse répondrait à l'accroissement des besoins de déplacements, et à la qualité d'une desserte ferroviaire du Sud-ouest.

32213 Aménagement de la ligne existante Bordeaux-Hendaye

Le maître d'ouvrage rejette l'aménagement de la ligne existante entre Bordeaux et Hendaye par le risque de sa saturation (page 15 de la pièce G du dossier d'enquête publique) :

"La ligne existante entre Bordeaux et Irún, malgré les améliorations qui peuvent lui être apportées, ne pourra pas faire face, à terme, à l'augmentation des trafics ferroviaires permise par la mise en service des projets français et espagnols déjà engagés. (...) Le nombre total des trains de marchandises et de voyageurs pourrait plus que doubler à l'horizon 2020 (plus de 350 trains, deux

sens confondus, au lieu de 170 actuellement au Sud de Bordeaux, et plus de 275 trains au lieu au lieu de 100 actuellement en sortie de Bayonne, en jour moyen)".

Le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a décidé la poursuite des études du prolongement de la desserte TGV de Bordeaux vers l'Espagne en vue d'un débat public en 2006. Il a aussi demandé la création d'un GIE entre RFF et son homologue espagnol, l'ADIF, afin d'étudier un projet de ligne nouvelle ferroviaire entre Vitoria et Dax. Il s'agissait :

- de construire un réseau ferroviaire européen à grande vitesse, notamment vers la péninsule ibérique (Paris-Madrid-Lisbonne/Porto) ;
- d'améliorer la desserte et de l'accessibilité des agglomérations du Sud aquitain avec Bordeaux, Paris et l'Espagne ;
- de donner une part croissante des trafics de fret par le mode ferroviaire, et de favoriser une desserte équilibrée des territoires traversés.

Un diagnostic issu des études du « corridor atlantique » a permis de dégager en 2006, cinq familles de scenarii, pour l'aménagement de la sortie Est de Bordeaux et l'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Hendaye.

Ainsi, ont été étudiés deux scenarii d'aménagement de la ligne existante.

Le scénario 1A correspond à la réalisation d'aménagement de capacité minimale sur la ligne existante sur l'axe Bordeaux-Dax/Hendaye pour satisfaire la demande de transport fret et voyageur à l'horizon 2020, sans répondre aux objectifs de performance, avec aménagement des gares de Bayonne et Hendaye.

Le scénario 1B prévoit, en plus des aménagements de capacité du scénario 1A, permet d'augmenter les vitesses de circulation des trains et de réduire les temps de parcours pour les voyageurs, sur deux sections de relèvement de vitesse entre Gazinet et Dax et entre Dax et Bayonne et des aménagements de capacité plus nombreux que dans le scénario précédent puisque la différence de vitesse accrue entre les trains en raison de la réduction de capacité liée à la conjonction de trains rapides (TGV) et les trains lents (fret).

L'une des options du projet présenté au débat public en 2006 consistait à disposer de quatre voies ferroviaires entre Bordeaux et la frontière franco-espagnole par aménagement progressif de la ligne existante Bordeaux-Hendaye. Elle prévoyait deux voies supplémentaires de bout en bout, le relèvement de la vitesse pour les trains de voyageurs (160 km/h et 220 km/h selon les tronçons), une capacité suffisante pour un trafic de marchandises plus important et des gains de temps pour les trains de voyageurs nationaux et internationaux (14 minutes pour Bordeaux/Dax et 25 pour Bordeaux-Bayonne), avec développement des trains régionaux et transfrontaliers.

Lors du débat public, des associations, notamment en Sud Gironde et au Pays Basque, ont remis en question les prévisions de trafics de RFF et la justification d'une ligne nouvelle. Une contre-expertise, réalisée selon les recommandations de la CPDP a confirmé que la seule ligne existante ne permettrait pas de faire face à l'augmentation de la demande de service prévisible (TaGV, TER, Fret), sauf au détriment d'un des services.

Par la suite, le maître d'ouvrage a examiné plus précisément trois scenarii (dossier d'enquête pièce D, page 347) :

- scénario « V 220 » : amélioration de la performance (relèvement à V 220 sur le plus grand linéaire possible) et de la capacité (mise à 4 voies partielle et aménagements de certains points nodaux) entre Bordeaux et Dax) ;
- scénario « V 220 + shunt de Dax »: amélioration complémentaire des performances (création d'un shunt à Dax circulé à 220 km/h et extension des portions de mise à 4 voies entre Bordeaux et Morcenx) ;
- scénario « V 220 + shunt de Dax + capacité » : amélioration de la capacité (mise à 4 voies quasi intégrale de Bordeaux-Hendaye de bout en bout), sans amélioration des performances (identiques au scénario précédent).

Les deux premiers scenarii correspondent à une capacité de 180 trains de fret/jour ; seul le troisième scénario permet d'aller au-delà, en obtenant une capacité comparable à celle des lignes nouvelles.

Selon RFF, les coûts des scénarios 1 à 3 seraient nettement supérieurs aux coûts de la ligne nouvelle. Les impacts des différents scénarios seraient également importants (bâtis, zones naturelles le long de la voie existante, fortes contraintes d'exploitation au moment des travaux, etc.). Ils présenteraient des fonctionnalités inférieures en matière de liaisons ferroviaires et donc de rapprochement des territoires. Sont en effet conditionnées par les lignes nouvelles et leur tronc commun :

- les liaisons directes « sud-sud » entre Espagne/Sud Aquitaine et Toulouse,
- l'amélioration de la desserte de l'Est des Landes, par Mont-de-Marsan, ou du Sud Gironde par la halte SRGV.

3222 Concurrence avec l'aéroport de Toulouse-Blagnac

Sur un plan général, dans le paragraphe *"La réponse du monde aérien à l'arrivée d'une liaison ferroviaire performante",* le maître d'ouvrage rappelle l'incidence de l'arrivée d'une liaison ferroviaire performante (page 28 de la pièce J2 "cohérence intermodale et ferroviaire" du dossier) :
"Les observations des effets de l'arrivée des lignes nouvelles sur l'offre aérienne montrent l'apparition de deux phénomènes :
"- la demande aérienne diminue plus rapidement que l'offre. Au bout de 2 ans, leurs évolutions sont proches, avec une baisse de l'ordre de 30 % du nombre de voyageurs pour des liaisons situées entre 3 h et 3 h 30 ;
"- la réduction de l'offre s'opère dans un premier temps plus fortement sur le

nombre de sièges que sur la fréquence de la desserte (d'abord réduction de la taille des avions, ensuite réduction des fréquences), puis la fréquence baisse de l'ordre de 30 % également.
"Des facteurs externes peuvent amortir les baisses observées pour les liaisons radiales :
"- la présence d'un hub aérien1, aux origines et destination de la liaison ;
"- des écarts en termes de temps de transport et de fréquence de dessertes élevés entre modes aérien et ferroviaire, au profit de l'aérien."
Le dossier d'enquête publique n'évoque que très succinctement l'incidence de la LGV sur le trafic aérien à l'aéroport de Toulouse-Blagnac en page 29 de la pièce J2 " cohérence intermodale et ferroviaire" du dossier :
"Avec plus de 7,5 millions de passagers en 2013, Toulouse-Blagnac est le cinquième aéroport français. Entre Toulouse et Paris, 42 liaisons aller/retour quotidiennes sont assurées par la navette Air France et Easy-Jet. En outre une des particularités de l'aéroport de Toulouse-Blagnac est d'avoir un trafic aérien lié de façon étroite à l'activité d'Airbus – EADS, implanté à Blagnac.
"En termes de trafic passager, l'aéroport de Toulouse présente de nombreuses similitudes avec celui de Marseille : trafic de plus de 6 millions de passagers et présence d'une navette Air France. Cependant, les territoires sur lesquels ces deux aéroports sont implantés sont assez différents : l'aéroport de Marseille se situe dans un secteur de forte concurrence, avec la présence d'autres aéroports et de deux gares TGV depuis la mise en service du TGV Méditerranée. La proportion de liaisons radiales est ainsi moins élevée.
"Avec le projet de lignes nouvelles, Toulouse sera à 3 h 10 de Paris en train contre 4 h 10 en situation de référence et 5 h 20 aujourd'hui.
"Le gain de temps en situation de référence (lié à la mise en service de Tours-Bordeaux) ne devrait pas modifier profondément l'offre et la demande en transport aérien. Avec un temps de trajet ferroviaire demeurant supérieur à 4 h, il est prévu une baisse de 10 % du trafic aérien par rapport à la situation actuelle. Avec le programme du GPSO, les impacts seront plus marqués.
"Une diminution de 30 % de la fréquence aérienne par rapport à la situation actuelle est prévue, conformément aux expériences passées sur d'autres aéroports".

Le dossier d'enquête publique n'évalue pas l'incidence de la non-réalisation de la ligne grande vitesse Bordeaux Toulouse sur le trafic de l'aéroport de Toulouse. Dans cette hypothèse, la question de la construction d'un second aéroport toulousain qui avait suscité une forte opposition au début des années 2000, en particulier dans le Nord-est de l'agglomération toulousaine, se poserait de nouveau à moyen terme.

3223 Concurrence avec le réseau routier et autoroutier

Le maître d'ouvrage estime que le GPSO n'aurait qu'une influence marginale sur les trafics routier et autoroutier (page 27 de la pièce J2 *" cohérence intermodale et ferroviaire"* du dossier), notamment en ce qui concerne les effets du projet de lignes nouvelles :

"Toutes les relations étudiées devraient subir une baisse du trafic routier. "Ces

baisses restent modérées, au-dessous de 7 %. Les baisses les plus importantes sont prévues sur les échanges régionaux (entre 5,1 % et 6,5 %) et les liaisons radiales (entre 3,8 % et 4,2 %)".

Le dossier ne détaille pas cette baisse sur le trafic des différentes infrastructures routières et autoroutières existantes, notamment l'autoroute A20 Paris-Toulouse par Limoges.

323 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

T2Q1a Compte tenu du nombre d'observations et de contre-propositions touchant à l'aménagement des lignes existantes, compte tenu des derniers développements relatifs à la grande vitesse ferroviaire (Rapport de la Cour des comptes, avis du Conseil d'Etat sur Poitiers-Limoges), compte tenu des dernières déclarations du Président de la SNCF et compte tenu du nouveau contexte (réforme territoriale, taux de croissance, dette publique,…) à quelles conditions chacune des solutions alternatives présentées dans le § 321 ci-dessus pourraient redevenir d'actualité ?

Réponse du maître d'ouvrage

Cette question conduit à revenir sur les orientations nationales concernant le réseau ferroviaire et sur la faisabilité et l'efficience des alternatives évoquées par différents acteurs.
1. Orientations nationales
Au niveau national, la priorité clairement affichée est la modernisation du réseau ferroviaire existant d'ici à 2020. Des moyens très importants y sont consacrés depuis plusieurs années par le gestionnaire d'infrastructure, dans le cadre de ses propres programmes ou d'opérations cofinancées (Etat, collectivités).
SNCF Réseau (précédemment RFF) consacre ainsi des montants très importants à cette modernisation : plus de 2 Md€/an en lien avec le GPMR (Grand Plan de Modernisation du Réseau) approuvé par l'Etat en 2013, et cet effort devra être maintenu dans un cadre pluriannuel.
Ceci n'exclut pas des opérations de développement fixées par les pouvoirs publics, lorsqu'elles sont justifiées du point de vue économique, en cohérence avec ces efforts, et avec un cadre de financement ne pesant pas sur cette priorité (cf. dispositions de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire).
Ces opérations de développement, s'il s'agit d'une infrastructure nouvelle, ne sont jamais une fin en soi.
Dans le dossier d'enquête, il est ainsi rappelé que d'une manière générale, les possibilités de modernisation des infrastructures existantes sont systématiquement examinées en préalable à tout aménagement d'infrastructure nouvelle : cf. encore à ce sujet le rapport de la Commission Mobilité 21 ou les dispositions du projet de Schéma National des Infrastructures de Transport. Celles-ci rappellent par ex. avec le schéma des modalités de décision « réponse à un besoin de mobilité », que le choix d'une infrastructure neuve se prend au terme d'un long processus. Le recours au

réseau existant est toujours privilégié lorsque celui-ci peut répondre de manière efficiente (caractéristiques, performances, capacité…) aux objectifs recherchés. Si des adaptations relativement mineures de l'infrastructure - sans modifier le tracé - s'avèrent suffisantes, le coût à la minute gagnée peut être moins élevé que pour une ligne nouvelle : c'est en général le cas pour les premières minutes gagnées, et l'impact de l'aménagement sera moindre.
L'enjeu est bien de déterminer les limites, ou effets de seuils pour les améliorations pouvant être apportées de cette manière : au-delà, le recours à une infrastructure nouvelle s'avère pertinent (comme en matière routière).
Par ailleurs, l'analyse doit intégrer l'ensemble des problématiques, notamment les enjeux de capacité, puisque l'accélération des trains plus rapides produit potentiellement plus de conflits de capacité avec les TER ou trains de fret circulant sur ces lignes (voir également à ce sujet Pièce H - Evaluation socio-économique, point 3.4.6).

Enfin, le coût de l'aménagement du réseau existant, notamment dans les zones à fort trafic, est souvent aussi voire plus onéreux que la réalisation d'une ligne nouvelle, comme en attestent les aménagements réalisés dans les agglomérations (bouchon ferroviaire nord de Bordeaux, projet Marseille-Aubagne-Toulon…). L'impact de périodes importantes de chantier s'avère très pénalisant pour l'exploitation quotidienne.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête estime que ces différentes affirmations auraient gagné à s'appuyer sur des éléments chiffrés incontestables.
En outre, la commission pense que le maître d'ouvrage reste fixé sur l'objectif de la « grande vitesse » qui, s'appuyant sur des bilans socio-économiques sur-monétarisant les gains de temps, disqualifie d'emblée tout aménagement des lignes existantes.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, les analyses menées à différentes étapes (avant débat public ou depuis) confirment que, même modernisées, les deux lignes existantes ne sont pas en mesure de répondre aux objectifs et d'apporter un niveau de service équivalent ; l'aménagement de lignes nouvelles s'avère alors nécessaire.
Cette orientation est en cohérence avec les priorités nationales, qui portent : d'abord sur la rénovation et la modernisation du réseau existant, notamment avec le GPMR ; puis sur son développement lorsque c'est nécessaire et justifié du point de vue socio-économique.

Appréciation de la commission d'enquête

La notion de « service équivalent » serait à nuancer. S'il ne s'agit que des gains de temps, l'analyse du maître d'ouvrage est pertinente. En revanche, si l'on prend en compte l'irrigation du territoire et la qualité du service quotidien aux voyageurs, qui passe nécessairement par l'entretien et la

modernisation du réseau existant, la nécessité de construire une ligne nouvelle n'apparaît pas aussi clairement que ne l'affirme le maître d'ouvrage.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Des développements de réseau ne sont donc envisagés qu'après examen des possibilités de modernisation du réseau existant.
Les principales caractéristiques de tels projets doivent avoir été étudiées avec soin, le contexte économique conduisant par ailleurs à une grande sélectivité.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête regrette que les éléments de coûts présents dans le dossier, ne permettent pas une appréciation.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

D'une manière générale, la grande vitesse n'est effectivement pas considérée comme une solution universelle en termes de mobilité ferroviaire : son domaine de pertinence est celui d'échanges sur des axes structurants (flux importants) et à longue distance. L'irrigation des territoires se fait par intermodalité et complémentarité TGV/TER. Sur des distances moyennes, par exemple sur des relations telles que Paris-Normandie, du matériel de performance intermédiaire V200/250 peut s'avérer tout à fait opportun.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission estime que l'irrigation des territoires ne doit pas s'opérer par le seul biais de l'inter-modalité entre TaGV et TER, en raison des ruptures de charge qu'elle entraîne pour les voyageurs. Elle fait remarquer que TaGV et TER peuvent parfaitement coexister sur des lignes existantes, aménagées pour permettre des vitesses de l'ordre de 200 km/h, certes inférieures à celles offertes par les lignes à grande vitesse, mais tout à fait satisfaisantes, s'agissant du service rendu aux usagers.

Sur longue distance, compte tenu des caractéristiques du territoire national, la grande vitesse est un choix pertinent ; la comparaison avec l'Allemagne étant fréquemment citée, il convient de rappeler que les contextes allemand et français sont différents concernant la structure territoriale. Les vitesses de V300/V320 sont adaptées à l'organisation territoriale française : Paris-Toulouse via Bordeaux représente un parcours de 790 km. A titre d'exemple, sur une distance de 600 km supposée parcourue à vitesse stabilisée, l'écart de temps entre un parcours à V250 et un parcours à V320 est d'environ une demi-heure.
Le choix d'un matériel roulant pouvant poursuivre ses trajets sur ligne classique au-delà des sections à grande vitesse a constitué une souplesse dans l'exploitation et le développement du réseau.

2. Cas du GPSO

Le choix de la grande vitesse est pertinent pour le GPSO, concerné notamment par des liaisons de grande distance et un enjeu de compétitivité du ferroviaire dans le partage modal, mais aussi par des liaisons interrégionales et internationales de proximité et une composante forte d'aménagement et d'équilibre des territoires grâce à des dessertes ferroviaires de qualité.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de cette affirmation du maître d'ouvrage sur la pertinence du choix de la grande vitesse pour les liaisons à longue distance Cependant, elle s'interroge sur les effets de ce choix sur l'aménagement du territoire et le maintien du service public. En effet, il lui apparaît que les dessertes de proximité risquent de ne plus être assurées en raison du poids représenté par les coûts d'investissement et d'entretien des lignes nouvelles à grande vitesse.

Elle relève également que le maître d'ouvrage s'appuie sur les caractéristiques du programme GPSO en son entier et non sur les seules lignes nouvelles, jusqu'à Toulouse et Dax, qui sont pourtant l'objet de la présente enquête.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

La réalisation des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax a notamment pour objectif de permettre une amélioration forte des services ferroviaires aux niveaux régional, national (liaisons entre le Sud-Ouest et Paris et au-delà, ou entre les façades atlantique et méditerranéenne) et européen.
Compte tenu de leurs caractéristiques il n'est pas possible d'obtenir des performances équivalentes ou comparables avec la modernisation des lignes existantes.

L'enjeu n'est pas seulement un enjeu de capacité, c'est également un enjeu de performance du ferroviaire pour pouvoir proposer une offre compétitive (en temps de parcours et dessertes). Ceci conduit au choix d'un aménagement par ligne nouvelle.

Les gains de temps permis par les projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax sont :
-de près d'une heure entre Bordeaux et Toulouse, permettant un meilleur temps de 3h10 sur Paris-Toulouse (à comparer à 4h10 en 2017 à la mise en service de Tours-Bordeaux et 5h10 actuellement) et 1h05 entre Bordeaux et Toulouse ;
-de 20 mn entre Bordeaux et Dax, permettant par ex pour Bayonne, située au-delà de Dax, un meilleur temps de 3h25 à comparer à 3h45 en 2017 à la mise en service de Tours-Bordeaux et 4h45 actuellement) ; ce gain bénéficie également à la partie Pau/Lourdes/Tarbes ;
-de 1h30 sur des liaisons transversales comme Toulouse/Bayonne.

A noter que les temps moyens sur une liaison telle que Paris-Toulouse ou Paris-Bayonne sont un peu supérieurs aux meilleurs temps, en fonction de la politique d'arrêts intermédiaires pour les trains non directs ; si l'on raisonne sur ces temps moyens, les gains de temps liés au projet de lignes nouvelles restent pratiquement identiques.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de ces éléments de gain de temps qui ne lui semblent pas fondamentalement contestables.
La commission émet cependant des réserves sur les notions de "meilleur temps" ou « de temps moyen » qui ne lui semblent pas pertinentes en raison d'une part, des arrêts intermédiaires indispensables pour assurer la fréquentation de la ligne et les services attendus par les voyageurs, et d'autre part, des contraintes d'exploitation du transporteur.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Ces gains très importants permettent au ferroviaire de se situer dans son plein domaine de pertinence dans les liaisons indiquées ci-dessus (de manière analogue à Paris-Marseille, Paris-Grenoble, Paris-Genève…), comme il est indiqué dans la Pièce H, p159-160.

Appréciation de la commission d'enquête

Les aéroports de Marseille-Marignane (13) et de Lyon-Saint-Exupéry (69) sont très éloignés des centres-villes, ce qui avantage indéniablement les trains à grande vitesse.
La commission estime que la comparaison entre Toulouse, desservie par l'aéroport de Blagnac très proche de la ville, et Marseille, Lyon et Grenoble, n'est pas pertinente.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Les possibilités de modernisation de la ligne existante ont été largement évoquées lors des débats publics de 2005/2006 et examinées à différentes reprises depuis ; ces étapes sont rappelées dans le dossier d'enquête.
Le maître d'ouvrage a souhaité que tous les éléments de débat et les principales questions soient à nouveau présentés dans le dossier d'enquête. On peut se référer à ce sujet à la Pièce D - Notice explicative qui rappelle les grands enjeux, la justification du projet, et dans le cadre des sujets abordés lors des phases de concertation, présente les résultats de l'actualisation des études sur la modernisation des lignes existantes. Sur ce point, le maître d'ouvrage ne s'est pas contenté de mettre à jour des positions déjà exprimées : une actualisation des études a été faite dans le cadre de la préparation de l'enquête publique, et la synthèse figure dans le dossier d'enquête.

Le maître d'ouvrage a souhaité examiner des scénarios contrastés de modernisation des lignes existantes permettant de répondre à des degrés divers aux objectifs de gain de performance et/ou de capacité :

-en tenant compte des contraintes d'exploitation dans la détermination des temps de parcours,
-en examinant les impacts et les mesures à prendre en cas de rectification, d'élargissement de la plate-forme ferroviaire ou d'aménagements de sections de ligne nouvelle.

Ces trois scénarios, proches pour certains dans leurs objectifs de contre-propositions présentées par certains acteurs, conduisent à des résultats très sensiblement différents de ceux évoqués par certains acteurs.

Pour Bordeaux-Toulouse pour exemple, l'alternative d'une modernisation de la ligne existante permettant d'obtenir des améliorations des temps comparables n'apparaît pas réaliste du fait des caractéristiques de la ligne (139 courbes, 130 PN, vingt secteurs agglomérés…).

L'étude dite Claraco mandatée par des associations surestime fortement les gains de temps possibles : écart sur les temps de parcours en référence (6mn), sur le gain lié aux relèvements de vitesse entre Bordeaux et Agen (4 mn) et entre Agen et Montauban (4mn) du fait de mauvaises prises en compte de pertes de temps liés aux variations de vitesse au sein des différentes sections, ainsi qu'entre Montauban et Toulouse (8mn) liée à la prise en compte d'une circulation d'essai sans marge de régularité.

Elle sous-estime également les aménagements nécessaires et leurs coûts, notamment des sections plus importantes à mettre à 3 ou 4 voies, ou les shunts pour les scénarios intermédiaires.

Les scénarios étudiés par le maître d'ouvrage montrent que le gain de temps possible serait au mieux de 26 minutes (avec des aménagements très lourds comportant plusieurs shunts), et non de 43 minutes comme annoncé. Les aménagements proposés par l'étude Claraco, permettent en fait un gain de temps effectif de 21 minutes (et non 43), soit un niveau équivalent au scénario « optimisé » testé par le maître d'ouvrage. Ainsi, sur les trois scénarios testés par le maître d'ouvrage, le premier ne permet un gain de temps que de 7 mn, et les deux autres de respectivement 21 et 26 mn avec des aménagements très lourds, et finalement moins efficaces qu'une ligne nouvelle.
Il en est de même pour la ligne POLT vis-à-vis de la desserte de Toulouse (cf. réponse à la question T2Q7a).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête rappelle que le débat sur les temps de parcours comparés entre les lignes nouvelles et les lignes existantes aménagées est relativement secondaire par rapport à celui de l'évaluation des coûts.

N'ayant pas compétence pour trancher entre les deux évaluations (celle du maître d'ouvrage et celle de l'étude "Claraco"), la commission estime qu'elle peut raisonnablement se baser sur une différence de gain de temps, entre ligne nouvelle et ligne existante "lourdement" aménagée, de l'ordre de la demi-heure.

En revanche, les différences de coûts lui paraissent déterminantes dans le bilan coûts/avantages.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage :

Les caractéristiques de la ligne Bordeaux-Hendaye sont plus favorables dans la traversée des Landes pour envisager un relèvement de vitesse par exemple à 220 km/h (vitesse limite actuelle pour le réseau existant national, avec une signalisation latérale ; au-delà la signalisation doit être embarquée et les équipements de la voie, entre axe par exemple, sont différents).
Cet axe est cependant concerné à terme par les enjeux de capacité pour l'ensemble des activités l'empruntant, notamment le fret transpyrénéen. Augmenter les vitesses sur la section intermédiaire de la ligne existante réduirait la capacité de l'axe, ne permettrait pas de mieux équilibrer le sud du nœud ferroviaire bordelais, ni de bénéficier des fonctionnalités liées à un tronc commun avec Bordeaux-Toulouse (permettant de mutualiser les investissements et de prévoir des liaisons directes entre branches, impossibles aujourd'hui).
Il s'avère que pour gagner à la fois en temps de parcours et en capacité, des aménagements lourds sont nécessaires (passages à 4 voies de certaines sections, ouvrages dénivelés, shunts…).

Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage reconnaît que les différences de temps de parcours entre ligne nouvelle et ligne existante aménagée, pour la section Bordeaux-Hendaye ne sont pas très significatives.

Cependant la commission rappelle que la question la plus importante à se poser est celle de la capacité de la voie existante aménagée, à assurer les fonctionnalités nécessaires à cette liaison.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Les objectifs de l'étude menée à l'initiative des trois communautés de communes du Pays Basque correspondent approximativement au scénario 1 testé et présenté dans la pièce D – Notice explicative p. 350-351). Le coût en est cependant très significatif à 3,5 Md€ - et non de l'ordre de 1 Md€ tel qu'annoncé ; il est aussi nettement supérieur au coût marginal de la ligne nouvelle sur la section Sud Gironde-Dax qui s'élève à 2,4 Md€.

Avec moins de fonctionnalités de surcroît (pas de liaison sud-sud, pas de rééquilibrage du nœud ferroviaire bordelais), cette solution s'avère finalement moins efficace que l'option ligne nouvelle, dans le cadre d'une réflexion intégrée sur les deux branches.
A noter que le programme du GPSO ne se limite pas à une opération de ligne nouvelle : il intègre bien les options de modernisation de ligne existante, avec les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse, permettant une nette amélioration des transports du quotidien au droit des deux métropoles.
L'option retenue pour la phase 2 du GPSO, correspondant à la section Dax-Espagne, est celle d'un aménagement essentiellement à 220 km/h pour les voyageurs, et non d'une ligne à grande vitesse, considéré comme plus adapté au vu des enjeux (mixité voyageurs/fret, géométrie/topographie…).
De même des caractéristiques intermédiaires sont envisagées pour le SRGV, avec du matériel roulant par exemple à 250 km/h et moins capacitaire que des unités à grande vitesse (les décisions en la matière relevant le moment venu de l'autorité organisatrice des transports).

Suite et fin de la réponse du maître d'ouvrage

Rappelons enfin qu'au niveau interrégional d'importants programmes de modernisation ont été menés dans le cadre des CPER 2007-2013, avec par exemple 420 M€ investis sur l'axe Bordeaux-Hendaye, le plan rail de Midi-Pyrénées qui a mobilisé 820 M€…Ces efforts seront poursuivis dans les volets ferroviaires des CPER à venir avec par exemple 550 M€ pour le CPER Aquitaine (chiffre encore à confirmer pour Midi-Pyrénées).
Les perspectives d'aménagement de lignes nouvelles ne se font donc pas au détriment de la modernisation du réseau existant.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate cependant que des suppressions de services (fréquence des arrêts à Libourne et Angoulême), de dessertes (gare de Moissac) ou de lignes (par exemple, très récemment Montréjeau-Luchon) viennent quelque peu contredire cette dernière affirmation.

La commission craint que la construction de lignes nouvelles à grande vitesse, comme Poitiers-Limoges et Bordeaux-Toulouse ne conduise le gestionnaire du réseau à négliger l'entretien des lignes existantes et, à terme, à supprimer progressivement des services (desserte des gares secondaires, trains de nuit, etc.), voire à fermer d'autres lignes.

La commission d'enquête rappelle la conclusion et les recommandations de la Cour des Comptes dans son rapport annuel de février 2015 :

"La préservation d'un réseau de trains « Intercités » est un enjeu majeur d'aménagement du territoire. Le retard mis à prendre les décisions permettant de l'assurer contraint maintenant l'État, la SNCF, mais également les régions à devoir résoudre une équation particulièrement

complexe à un moment où les marges de manœuvre financière sont devenues très faibles. Un tel objectif suppose des mesures énergiques de réduction des coûts de gestion de ces trains, mais aussi des choix en ce qui concerne leur périmètre et leur financement ».

La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire esquisse une évolution en évoquant la définition d'une véritable stratégie du transport ferroviaire d'intérêt national.

La Cour formule la recommandation suivante :

"(…) afin d'enrayer le déclin des trains Intercités et de définir les conditions de leur pérennité, les inclure dans un schéma national des services de transport de voyageurs, précisant leur articulation avec les autres offres de transport ferroviaire et leur accordant un financement stable et durable."

T2Q1b (demande de précision) La comparaison entre le coût d'une ligne nouvelle et l'aménagement de lignes existantes doit être justifiée par des éléments quantitatifs plus précis. En effet les coûts d'aménagement d'une ligne nouvelle comporte des postes qui n'existent pas, ou à un degré beaucoup moindre, dans le cas de l'aménagement d'une ligne existante :

- les études, notamment celle du dossier d'impact, sont plus importantes pour une ligne nouvelle que pour un aménagement sur place,
- un aménagement sur place ne nécessite que moins d'acquisitions foncières que pour une nouvelle emprise,
- le poste des travaux préparatoires (déplacements de réseaux, préparation des emprises, réfections de clôtures, rétablissements provisoires de communication, stockage de la terre végétale, piste de chantier éventuelle, etc.) est beaucoup plus important que pour un aménagement d'une voie existante,
- les volumes de terrassements d'une ligne nouvelle sont toujours très conséquents, avec de forts déficits de matériaux d'apport, comme c'est le cas pour le GPSO,
- dans le cadre d'un aménagement sur place, l'assainissement de la voie ferrée existe déjà alors que pour une ligne nouvelle, le poste est d'un coût très significatif dans le cadre de l'application de la loi sur l'eau,
- sur une ligne existante, les ouvrages d'art existent déjà et ne nécessitent éventuellement que des renforcements ou, exceptionnellement, des élargissements : dans le cas du GPSO, ce poste ouvrage d'art est d'un montant tout à fait considérable en raison de la multiplicité des ponts, des viaducs et des tunnels,
- une ligne nouvelle comporte nécessairement un grand nombre de rétablissements de routes (voirie départementale, communale, chemins ruraux d'exploitation, accès privé, etc.),
- en raison de l'effet de coupure des propriétés exploitations agricoles, le maître d'ouvrage peut être astreint à financer un remembrement, avec ou sans inclusion de l'emprise, et ses travaux connexes, qui représentent un poste non négligeable pour une ligne nouvelle,

En revanche, l'aménagement des voies existantes comporte des postes supplémentaires par rapport à la construction d'une ligne nouvelle :

- la suppression des passages à niveau lorsqu'il en existe encore, mais elle peut être rendue nécessaire en toute hypothèse, pour de simples raisons de sécurité,
- l'aménagement d'une ligne existante peut induire d'importantes nuisances sonores et nécessiter la construction de murs antibruit et de merlons, ou des isolements acoustiques de façades,
- la réalisation de travaux de terrassements pour reprendre certaines courbes et certains profils en long qui seraient incompatibles avec une vitesse supérieure,
- sur certaines sections, il pourrait être nécessaire de créer des sections de voie nouvelle de longueur limitée ("shunts" de certaines villes traversées),
- enfin, les travaux sur lignes existantes induisent des contraintes d'exploitation (ralentissements de trains, circulation alternée,...) qui génèrent des coûts à l'exploitant qu'il convient d'intégrer dans l'estimation.

La commission voudrait pouvoir apprécier concrètement l'origine et l'ordre de grandeur des différences de coûts entre l'aménagement d'une voie existante et la construction d'une voie nouvelle.
Pour cela, elle demande au maître d'ouvrage de dresser un tableau récapitulant, sur les différents postes, le montant approximatif de leur coût, à partir des estimations des différentes branches du Grand Projet Sud-Ouest et de la LGV Poitiers-Limoges d'une part, et de celles qui ont du être faite pour évaluer le coût de l'aménagement des lignes existantes Bordeaux Toulouse, Bordeaux-Dax.

Le tableau ci-dessous (qui pourra être amendé par le maître d'ouvrage mais sans en augmenter la complexité), lui permettra de fournir les éléments chiffrés susceptibles d'éclairer la commission d'enquête.

COMPARAISON LIGNES NOUVELLES/LIGNES EXISTANTES

	Lignes nouvelles à grande vitesse				Lignes existantes aménagées			
Poste	Bordeaux-Toulouse (nc tronc commun)	Bordeaux-Dax (nc tronc commun)	Tronc commun sud de Bordeaux	Poitiers-Limoges	Bordeaux-Toulouse	Bordeaux-Dax	Toulouse-Limoges	Limoges-Orléans-Paris
Études								
Acquisitions foncières								
Travaux préparatoires								
Terrassements *								
Assainissement								
Ouvrages d'art								
Rétablissement de communication								
Remembrement et travaux connexes								
Gares et haltes								
Protections phoniques								
Suppression de passages à niveau								
Modification d'aiguillages								
"Shunts"								
Ballast								
Rail et traverses								
Caténaires								
Équipements								
Sous stations électriques								
Bases techniques								
Totaux								

* y compris matériaux d'emprunt et mise en décharge

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage rappelle dans le dossier d'enquête publique (Pièce D - Notice explicative, § 1.3.8) les conditions conduisant à privilégier le choix d'une ligne nouvelle, en fonction des possibilités de modernisation du réseau existant.

Les deux axes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne sont marqués par une forte diversité de circulations : grandes lignes, TER, fret. Les enjeux de développement des services ferroviaires rappelés dans les Pièces H - Evaluation socio-économique et D - Notice explicative en fonction des objectifs de desserte à long terme, s'agissant d'une infrastructure majeure, concernent à la fois l'amélioration de la performance et de la capacité (liée à l'évolution des trafics et au fait que si l'on accroît les écarts entre les vitesses de circulation, la capacité s'en trouve réduite).

Les études des scénarios de modernisation des deux lignes existantes, dont les résultats sont présentés dans le dossier d'enquête publique, ont tenu compte de ces éléments pour déterminer les aménagements nécessaires sur la ligne existante en fonction du niveau de réponse visé. Ces scénarios correspondent en conséquence à des opérations de modernisation lourdes, qui dépassent largement le ratio cité de 3 M€/km. Ce ratio est proche du coût d'un renouvellement « voie-ballast » sur le réseau structurant pour une ligne à double voie, sans modification des performances ou des capacités, ou d'opérations plus ciblées telles que la modernisation des lignes Rennes-Brest/Rennes-

Quimper (phase 1), souvent citée. Cette dernière représente déjà un investissement de 310 M€ pour permettre le relèvement de la vitesse sur certaines sections afin d'atteindre 180 à 220 km/h, avec suppression d'une quarantaine de passages à niveau, mais dans un contexte d'extrémité de réseau et pour un gain limité à 4 à 5 mn.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission s'interroge sur la pertinence de l'intégration des coûts de suppression des passages à niveau dans l'estimation comparative de l'aménagement des voies existantes et de la construction d'une ligne nouvelle. Il lui semble que, même dans l'hypothèse de la réalisation du projet GPSO/LN, la suppression des passages à niveau s'imposerait de toute manière pour des raisons de sécurité, dans le cadre de la priorité donnée à l'aménagement et à l'entretien des lignes existantes.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

De telles opérations de modernisation lourdes conduisent à des coûts d'investissement nettement plus élevés.
Parmi les opérations menées récemment ou à l'étude sur le réseau national, la grande diversité des situations, en fonction des objectifs en matière de services ferroviaires et des territoires traversés, ne permet pas de dégager simplement un ratio. Sans vouloir les multiplier, on peut citer quelques exemples de modernisation :
- projet de modernisation de la ligne entre Lusignan et Saint-Maixent (Poitou-Charentes, mise à 2 voies sans gain de vitesse) estimé à environ 270 M€ pour 28 km ;
- doublement de la voie entre Toulouse et Saint-Sulpice, avec relèvement partiel de vitesse (Midi-Pyrénées, mise en service en 2013) 161 M€ pour 18 km ;
- projet (long terme) de mise à 4 voies de la section Saint Fons-Grenay dans l'Est lyonnais (Rhône-Alpes, avec relèvement partiel de vitesse environ 800 M€ pour 18 km) ;
- troisième voie sur 16,6 km en plaine d'Alsace entre Fegersheim et de Benfeld (programme V200), mise en service en 2009 pour 110 M€ ;
- modernisation de la ligne du Haut-Bugey Bourg-en-Bresse/Bellegarde sur 65 km, remise en service en 2010 (sans dépasser 120 km/h) pour 345 M€ (Rhône-Alpes) ;
- mise à trois voies Marseille-Aubagne (mise en service en 2014) 250 M€ pour 13 km, Antibes-Cagnes 150 M€ pour 8 km (Provence-Alpes-Côte d'Azur).
On pourra se référer également aux analyses menées pour d'autres projets (cf. document « l'aménagement des lignes existantes permet-il d'améliorer l'offre ferroviaire en PACA ? » sur le site lignenouvelleprovencecotedazur.fr).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission relève que les exemples cités concernent des élargissements par ajouts de voies supplémentaires, ce qui entraîne des acquisitions foncières, des élargissements de pont-rail ou des reconstructions de pont-

route, des déplacements de réseaux, des rétablissements de clôtures, etc. Le cas d'aménagements de lignes existantes sans voie supplémentaire, ni acquisitions foncières n'est pas exposé.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage :

Même si les contextes sont différents par rapport à certains de ces territoires, on peut relever des situations comparables dans le Sud-Ouest avec les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (613 M€ pour 12 km), au Nord de Toulouse (566 M€ pour 19 km), ces deux opérations faisant partie du programme du GPSO, ou avec le bouchon ferroviaire de Bordeaux (travaux réalisés en deux phases dans un contexte très urbain avec un nouvel ouvrage sur la Garonne, encore en cours pour la deuxième partie, l'ensemble représentant un coût de 545M€ sur 5 km).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission doute de la pertinence de la référence aux aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse, pour l'estimation de travaux de modernisation de lignes existantes en rase campagne.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Les tableaux ci-dessous présentent la décomposition selon les principales rubriques de coûts, étant précisé que toutes les études réalisées n'ont pas le même niveau de précision. Ceci conduit à proposer des regroupements pour certaines rubriques dans les tableaux ci-dessous, sans que ce niveau différent d'études ne nuise aux analyses comparatives (rappelons qu'en contrepartie d'un niveau d'études moins poussé, les taux de provisions pour risques sont plus élevés).

Les tableaux présentent successivement la décomposition des coûts :

- *pour les sections de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax et Poitiers-Limoges ;*
- *pour les scénarios de modernisation des lignes existantes Bordeaux-Toulouse (3 scénarios) et Bordeaux-Dax (scénario1) ;*
- *pour les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux, au Nord de Toulouse et le bouchon ferroviaire de Bordeaux.*
-

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de ces tableaux intéressants qui lui permettent d'apprécier les ordres de grandeur des coûts, poste par poste.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Concernant POLT, un tableau similaire ne peut être produit, les réflexions actuelles portant sur la mise au point d'un programme de renouvellement permettant un maintien des performances actuelles, comme indiqué en réponse à la question T2Q7a (portant en grande masse sur la voie à hauteur de 55%, la signalisation pour 15%, les installations fixes de traction électrique pour 25%, les ouvrages d'art pour 5%).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission s'étonne que le maître d'ouvrage ne puisse fournir ces éléments pour la ligne POLT, dont elle pouvait penser qu'une étude avait été faite sur la base de sa modernisation, et pas seulement pour le simple maintien des performances actuelles.
Elle estime qu'une estimation, de niveau « avant-projet sommaire », aurait dû être produite préalablement au choix de l'option « ligne nouvelle à grande vitesse » de préférence à l'aménagement de la ligne existante.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Les tableaux ci-dessous appellent les commentaires suivants concernant l'importance relative des différentes rubriques pour des projets de modernisation, en comparaison de projets de lignes nouvelles.

Les études représentent des montants analogues pour les opérations de modernisation lourdes (niveaux de complexité analogues voire supérieurs à des lignes nouvelles notamment pour les équipements ferroviaires ; il en est de même pour les études d'impact, compte tenu des enjeux importants également pour des projets de modernisation : enjeux humains, environnementaux également présents le long des lignes existantes…et complexes, même si le périmètre d'études est par nature plus restreint). La comparaison environnementale des scénarios d'aménagement de la ligne existante et du projet de ligne nouvelle nécessite des précautions méthodologiques. En effet, du point de vue de l'environnement, la création d'une voie nouvelle et l'aménagement de la ligne existante ne génèrent pas les mêmes impacts :

-Une ligne nouvelle génère principalement une consommation d'espaces (naturels, agricoles et forestiers), un effet de coupure des territoires et des effets sur les milieux traversés, atténués par la définition de mesures d'insertion adaptées ;

-Dans le cas du réaménagement d'une ligne existante, les possibilités d'insertion sont plus contraintes, le tracé devant s'insérer dans un territoire déjà organisé en limitant les impacts sur son environnement naturel et humain tout en répondant à des critères techniques, fonctionnels et capacitaires.

En matière d'acquisition foncière, les enjeux sont très importants, dès lors que les opérations de modernisation comportent des sections devant faire l'objet de rectification ou d'élargissement, compte tenu du nombre de bâtis situés à proximité des lignes existantes au droit des agglomérations ou bourgs

traversés (par ex pour le scénario 1 sur Bordeaux-Dax, acquisitions nécessaires sur Pessac/Cestas, Marcheprime, Biganos, Ychoux et Labouheyre, pour le scénario optimisé sur Bordeaux-Toulouse acquisitions notamment sur Langon, Saint-Pierre d'Aurillac, Port-Sainte-Marie, Moissac, Dieupentale, Castelnau…).

En matière d'ouvrages d'art, les montants peuvent être également très significatifs, avec l'élargissement de ponts-rails, la reprise de ponts-routes voire la démolition des ouvrages existants (outre les ouvrages sur les sections éventuelles de shunts, importants par ex sur la ligne Bordeaux-Toulouse, qui ne sont pas individualisés dans les tableaux et sont intégrés dans le montant global des shunts).

En terme d'assainissement, les modifications des voies existantes ou l'ajout de voies contiguës aux voies existantes nécessitent souvent de reconfigurer les dispositifs d'assainissement, et ce aux abords des voies exploitées donc avec de fortes contraintes pour les travaux.

Il en est de même pour les gares et haltes, par exemple pour Bordeaux-Toulouse, avec reprise des points d'arrêts du fait des mises à 3 ou 4 voies à Cérons, Langon, Saint-Pierre-d'Aurillac, Montbartier, Dieupentale, Castelnau…ou des modifications de plans de voie des gares de Langon, Agen et Montauban.

Les protections acoustiques sont très importantes, compte tenu de l'importance des traversées de secteurs agglomérés.

En matière de suppression de passages à niveau, il faut noter que l'importance des postes est directement liée à la modernisation, en lien avec l'augmentation des vitesses de circulation rendant cette suppression obligatoire au-delà de 160 km/h (en l'absence d'aménagement, les programmes de suppression - ou d'adaptation - ne portent que sur les PN inscrits au programme de sécurisation national, cf. réponse à la question T2Q11) ;

Du point de vue ferroviaire, les impacts des travaux concernent tant les entreprises ferroviaires que le gestionnaire d'infrastructure. Pour celui-ci, les conditions d'exécution des travaux sont très contraignantes, en fonction de la disponibilité de plages travaux généralement de nuit, complétées par des plages de jour limitées (conditions se traduisant par des rendements plus faibles et donc des coûts plus importants).

Les travaux d'aménagement de ligne ont également un impact très fort sur l'exploitation de cette dernière. La majorité des aménagements nécessitent en effet une ou des interruptions de circulations : modification de pont-route, de pont-rail, suppression de PN, ripage de la voie, etc. Certains aménagements peuvent nécessiter un ralentissement temporaire comme le doublement des voies, qui, réalisé à proximité des voies existantes, présente un risque de déstabilisation de la plate-forme.

Par ailleurs, l'augmentation de la vitesse impose des modifications des équipements ferroviaires, comme la signalisation et la caténaire, voire une reprise de l'armement de la voie (remplacement des traverses, du ballast, des rails, etc.)

L'ensemble de ces modifications nécessite des interruptions de circulation pour certaines de courte durée et pour d'autres de plusieurs semaines.
Seuls les shunts peuvent être réalisés de manière relativement indépendante, comme pour une ligne nouvelle, hormis pour la création des raccordements à la ligne existante (sauts-de-mouton).

Ainsi, les scénarios d'aménagement de la ligne existante proposés impliquent généralement des modifications de desserte et des suppressions de trains (éventuellement avec reports de liaisons par autocar) pendant toute ou partie de la durée des travaux. Pour l'axe Bordeaux-Toulouse par exemple, on estime que les travaux devraient être échelonnés sur une dizaine d'années.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission comprend l'existence de coûts supplémentaires induits par l'aménagement d'une voie existante. Cependant, les coûts sont à comparer aux coûts spécifiques des lignes nouvelles, dont il ne faut pas négliger l'importance très significative :
- acquisitions et aménagement fonciers,
- déplacements de réseaux et déviation provisoire de circulation,
- défrichement, décapage et travaux préparatoires,
- terrassements, mise en dépôt de déblais non réutilisables,
- extraction et transport de matériaux d'emprunt, assainissement,
- ouvrages hydrauliques, bassins de rétention et calibrage de fossés et ruisseaux,
- construction de ponts et de viaducs, de tunnels et de tranchées couvertes,
- etc.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Il convient de rappeler enfin que le niveau de réponse possible par rapport aux objectifs visés est très différent (en performance, capacité, fonctionnalités) entre les projets de lignes nouvelles et les scénarios de modernisation - cf. à ce sujet réponses aux autres questions sous le thème C12.
Le premier tableau ci-dessous porte sur les projets de lignes nouvelles (tous les coûts étant exprimés en valeur août 2013).

Coût des projets de lignes nouvelles (en M€ HT août 2013)	*Sud Gironde-Toulouse (nc tronc commun)*	*Bordeaux-Dax (nc tronc commun)*	*Tronc commun Bordeaux-Sud Gironde*	*Poitiers-Limoges*

Etudes et direction de travaux	*483*	*267*	*141*	*201,9*
Acquisitions foncières	*279,7*	*60,8*	*37,7*	*76,3*
Travaux préparatoires	*101,3*	*74,7*	*34*	*68,7*
Terrassements	*846*	*598*	*330*	*411,1*
Assainissement	*85,4*	*73,5*	*35,2*	*84,2*
Ouvrages d'art	*1384*	*293*	*227*	*307,9*
Rétablissements de communication	*174*	*83*	*40*	*32,6*
Aménagement foncier (dont travaux connexes)	*54*	*26,5*	*13,3*	*16,2*
Gares et haltes (aménagements)	*87,2*	*70,4*	*-*	*4,5*
Protections acoustiques	*61,1*	*9,7*	*51,7*	*59,5*
Autres aménagements environnementaux	*251,3*	*183,5*	*53,1*	
Suppression de PN	*-*	*-*	*-*	*-*
Shunts	*-*	*-*	*-*	*-*
Voie	*323,4*	*220,7*	*94*	*113,6*
Energie de traction	*168,8*	*101-*	*51,3*	*51,3*
Equipements (communication, signalisation)	*186,8*	*144,9*	*69,2*	*112*
Sous-stations électriques	*28,7*	*116,6*	*69,9*	*60,1*
Bases techniques	*113,2*	*91,7*	*52,6*	*80,1*
TOTAL	***4 592***	***2 415***	***1 300***	***1 680***
Linéaire	*167 km*	*105 km*	*55 km*	*112 km*

Nota : La décomposition en rubriques ne permet pas une comparaison directe avec certains coûts ou macro-prix indiqués en réponse à d'autres questions (par exemple, pour les projets de lignes nouvelles, la rubrique gares et haltes ne concerne que les bâtiments et équipements, le coût de suppression de PN n'intègre pas le coût des études,etc .). Pour certaines rubriques, les coûts ne sont pas individualisés (ni).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission constate que le poste "terrassements" ne représente qu'environ 21,5 % du coût total des travaux des trois tronçons de GPSO/LN, à comparer au ratio de 24,5 % de la LGV Poitiers-Limoges. C'est d'autant plus surprenant que le GPSO/LN serait très déficitaire en matériaux de remblais et qu'il faudrait trouver un volume extrêmement important de matériaux d'emprunt, particulièrement dans les Landes et au sud de Bordeaux.
La comparaison avec la LGV Poitiers Limoges est intéressante car il semble, d'après le rapport d'enquête, qu'il n'y ait pas de besoin notable de matériaux d'emprunts, mais seulement *"des terrassements représentant 14 millions de m³ dont 6 millions de m³ excédentaires utilisés pour l'aménagement paysager ou qui devront être mis en dépôt"*. À comparer au volume total de terrassements du GPSO/LN de 41 millions de m3 se répartissant en 24 millions de déblais (dont seulement 11 millions réutilisables en remblais et 13 millions à évacuer en dépôts), le solde de 30 millions de remblais devant être fourni par des emprunts extérieurs.
La commission est en droit de se demander si ce poste "terrassements" n'a pas été fortement sous-estimé, avec une incidence très notable sur le coût global de l'opération.

Suite et fin de la réponse du maître d'ouvrage :

Le second tableau ci-dessous porte sur les scénarios étudiés de modernisation des lignes existantes, selon synthèse présentée dans la Pièce D – Notice explicative § 1.3.8 (tous les coûts étant exprimés en valeur août 2013).

Coût des scénarios de modernisation (en M€ HT août 2013)	*Ligne existante Bordeaux-Toulouse (section Saint-Médard d'Eyrans / Saint-Jory)*			*Ligne existante Bordeaux-Dax*
	Scénario priorité capacité	*Scénario optimisé*	*Scénario priorité temps de parcours*	*Scénario 1*
Etudes et direction de travaux	*201,2*	*274,8*	*297*	*270,5*
Acquisitions foncières	*58,9*	*98,6*	*199,2*	*94,8*
Travaux préparatoires	*ni*	*ni*	*ni*	*47,8*
Terrassements	*152,1*	*257*	*337,3*	*613,4*
Assainissement	*11,8*	*12,8*	*21,6*	*59,4*
Ouvrages d'art	*94*	*207,4*	*149,9*	*181,5*
Rétablissements de communication				*62,9*
Aménagement foncier (dont travaux connexes)	-	-	-	-

Gares et haltes (aménagements)	*183*	*198,9*	*264,7*	*113,7*
Protections acoustiques	*280,5*	*226,4*	*201,2*	*364,3*
Autres aménagements environnementaux	*26,7*	*28,1*	*42,2*	*138,2*
Suppression de PN	*339,1*	*473,6*	*412,4*	*46*
Shunts	*346,9 (5,2 km)*	*1450,8 (29,2 km)*	*2152,9 (50,2 km)*	*352,7 (18 km)*
Voie	*78,4*	*96,5*	*116,3*	*258,2*
Energie de traction	*42,4*	*65,4*	*73,2*	*88*
Equipements (communication, signalisation)	*89,8*	*105,2*	*116,4*	*173,6*
Sous-stations électriques	*17,4*	*30,6*	*43,7*	*48*
Bases techniques	*ni*	*ni*	*ni*	*ni*
TOTAL	***1922,3***	***3526,1***	***4427***	***2913***
Linéaire	*226,5 km*	*226,5 km*	*226,5 km*	*147,4 km*

Nota : le scénario 1 portant sur la ligne Bordeaux-Hendaye comporte également des aménagements au sud de Dax à hauteur de 741 M€ HT, non repris dans le tableau ci-dessus. La décomposition en rubriques ne permet pas une comparaison directe avec certains coûts ou macro-prix indiqués en réponse à d'autres questions. (…)

Appréciation de la commission d'enquête

Lors de la réunion d'information et d'échanges tenue à Bressols (82), le 3 décembre 2014, Claude SEMIN (association « Très Grande Vigilance en Albret ») a souligné le manque de sérieux des études du porteur du projet :
« Le pire, pour éviter les villes de Port-Sainte-Marie et Moissac à 60 km à l'heure, [RFF] présente un "shunt" à travers la ville [de Moissac] avec un commentaire en rouge : « humainement pas admissible ». En effet, le document projeté à l'écran, qui avait suscité un vif étonnement du public, montrait le tracé d'un "shunt" par l'est de la ville, avec un franchissement du Tarn et un passage par les côteaux Nord, totalement irréaliste (il aurait nécessité un tunnel très coûteux de plusieurs kilomètres).

La commission d'enquête constate que le coût kilométrique des "shunts" varie de 67 à 43 M€/km selon les scenarii d'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse, alors que le coût kilométrique de la ligne nouvelle Sud-Gironde-Nord de Toulouse ne serait que de 27,5 M€ /km.
En prenant ce ratio, l'estimation des "shunts" dans le scénario optimisé serait ramenée à 800 M€, et en retirant les coûts de suppressions de passage à niveau (environ 475 M€) dans ce même scénario, le coût total de

l'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse (non compris les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse) serait ramené à environ 2 250M€, soit un ratio de l'ordre de 10 M€/km.

T2Q2 L'Autorité environnementale avait recommandé, pour la bonne information du public, de préciser les raisons ayant conduit à retenir le projet dans sa forme actuelle et d'indiquer, au titre de l'examen des variantes envisageables, notamment au regard des enjeux environnementaux, les éléments d'analyse ayant conduit à ne pas retenir (...) la modernisation de la ligne existante Bordeaux-Toulouse. Le maître d'ouvrage du projet a-t-il des compléments à apporter à sa réponse sur les raisons qui l'ont conduit à retenir le projet dans sa forme actuelle ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le mémoire complémentaire suite à l'avis de l'AE renvoie aux présentations effectuées dans la Pièce D - Notice explicative sous le § 1.3.8, page 347 et suivantes. Dans la version de cette pièce présentée à l'enquête d'utilité publique, les commentaires ont été complétés par rapport au texte de la version transmise à l'Ae pour Bordeaux-Toulouse, et plus encore pour Bordeaux-Hendaye.
Il est rappelé également que cette option avait été examinée avant le débat public de 2005 et discutée lors de celui-ci (cf. à ce sujet chapitre 4 du volume 3 de l'étude d'impact, § 4.1.1).
Le maître d'ouvrage se réfère également à ses réponses sous les thèmes 11 et 12.

La commission d'enquête prend acte de cette réponse et précise que la synthèse de la pièce D du dossier d'enquête publique figure au § 322 ci-dessus.

T2Q3 Y a-t-il des raisons objectives pour justifier une ligne nouvelle sur Bordeaux Dax à 320 km/h, très coûteuse et difficilement rentable, alors que l'utilisation de la ligne existante, moyennant des aménagements sur place (rails et traverses, caténaires, etc.), permettrait d'obtenir des performances comparables à un coût inférieur ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les enjeux sur Bordeaux-Espagne concernent à la fois l'amélioration des performances pour le transport de voyageurs pour le sud de l'Aquitaine, Béarn-Bigorre et l'Espagne, avec une poursuite du maillage du réseau européen, mais aussi l'augmentation à terme de la capacité, permettant d'acheminer le fret transpyrénéen amené à se développer pour le ferroviaire avec l'évolution progressive du réseau espagnol au standard européen.
L'opportunité d'un aménagement intégré avec Bordeaux-Toulouse, mis en évidence au stade des débats publics, a conduit, dans le cadre d'une démarche d'élaboration du GPSO largement concertée, à la conception

présentée dans le dossier d'enquête. Elle permet de mutualiser un tronc commun substantiel Bordeaux-Sud-Gironde, d'assurer de nouvelles fonctionnalités d'échanges entre branches, de mieux desservir certaines territoires, en assurant une bonne rentabilité socio-économique.
L'examen comparatif entre Bordeaux-Toulouse d'une part, et Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax d'autre part, présenté dans le chapitre 7 de la pièce H (p 200), montre que l'augmentation des trafics résultant de la branche vers Dax permet d'obtenir une VAN plus élevée, et un TRI au même niveau, que la seule branche Bordeaux-Toulouse, avec un ratio VAN/euro investi pratiquement inchangé.
S'agissant d'une ligne nouvelle et d'un tracé relativement peu contraint (tout en évitant les principaux enjeux), l'écart de coût d'investissement avec une vitesse de référence plus faible serait très limité : ceci renforce le choix d'une vitesse homogène avec les caractéristiques retenues sur la branche Bordeaux-Toulouse.
Il convient de se reporter à la réponse à la question précédente pour la comparaison avec la ligne existante Bordeaux-Hendaye.

Appréciation de la commission d'enquête

Cette réponse confirme que le critère « temps de parcours » n'est pas déterminant pour la branche Bordeaux-Dax. En revanche, le critère « acheminement du fret » semble déterminant pour le porteur du projet à coûts équivalents.

T2Q4 La Cour des Comptes fait observer, sur le cas particulier de la ligne Bordeaux-Toulouse, que *(...) Le contournement TGV de Bordeaux et la mise en place de TGV directs constituent des conditions pour qu'une ligne LGV Paris-Toulouse ait une certaine pertinence, mais il n'est plus du tout prévu de réaliser ou d'envisager un contournement ferroviaire pour Bordeaux dans les délais qui seraient ceux de la mise en service de la ligne Bordeaux-Toulouse »* (extrait des pages 86-87 de "La grande vitesse ferroviaire – octobre 2014). Envisagé dans les années 2000, pourquoi ce contournement a-t-il été écarté ? Aurait-il été plus ou moins coûteux que l'aménagement ferroviaire au sud de Bordeaux (AFSB) ? Quels avantages et inconvénients en termes de fréquentation et de rentabilité aurait-il présenté ?

Réponse du maître d'ouvrage

En page 86 de son rapport, la Cour des Comptes s'interroge sur la pertinence « incertaine » de la ligne Bordeaux-Toulouse. Ces commentaires n'apparaissent pas fondés :
-La commission Mobilité 21 a travaillé sur la base de différents critères pour établir ses priorités et n'a pas repêché Bordeaux-Toulouse en tant que coup parti, ou engagement lié à Tours-Bordeaux (si tel avait été le cas, le projet aurait été traité comme Lyon-Turin, Seine-Nord notamment, projets que la commission a écartés de son examen en considérant qu'ils faisaient déjà l'objet de décisions…) mais comme première priorité pour « raccorder la quatrième ville

de France au réseau ferroviaire à grande vitesse dans les meilleurs délais ». Une provision pour le lancement de plusieurs projets avant 2030 dont Bordeaux/Espagne est également prévue par la commission ;
-Le ferroviaire est bien dans son domaine de pertinence pour la desserte Paris-Toulouse avec la réalisation de Bordeaux-Toulouse avec passage par Bordeaux : les temps prévus (3h10 meilleurs temps, 3h25 temps moyens) sont à quelques minutes près identiques à ceux sur Paris-Marseille. Il en est de même sur Paris-Genève, Paris-Grenoble…L'évolution de la part de marché n'est pas linéaire en fonction du temps, et il n'y pas d'effet de seuil brutal à 3h comme la rédaction le laisse penser. Un contournement de Bordeaux et la mise en place de TaGV directs ne sont nullement nécessaires. On peut d'ailleurs se référer aux schémas de desserte prévisionnels qui prévoient plutôt une large proportion de trains sur Toulouse comportant un arrêt à Bordeaux ;
-Le projet de ligne nouvelle pour la desserte de la métropole toulousaine est bien considéré comme un enjeu stratégique par les collectivités concernées, et inscrit comme tel dans les documents de planification territoriale. Par rapport à l'aéroport, il se situe dans un contexte de concurrence/complémentarité, pris en compte dans les différentes études (abandon du second aéroport en lien avec le projet de desserte ferroviaire).
L'aéroport s'inscrit dans une dynamique de poursuite de son développement avec un redéploiement partiel des dessertes sur Paris (voir également réponse à la question T1Q4).

Un tel contournement de Bordeaux, qui correspondrait à un aménagement de ligne nouvelle, n'a pas fait l'objet d'études à proprement parler ; il a été évoqué lors du débat public de 2006, mais non poursuivi compte tenu des options prises pour l'arrivée de la LGV Tours-Bordeaux dans l'agglomération (suppression du bouchon ferroviaire nord de Bordeaux). A un niveau très préliminaire, sont lancées actuellement des études stratégiques sur le développement de l'étoile ferroviaire de Bordeaux pour examiner à très long terme (avec GPSO en référence) si de nouveaux aménagements ferroviaires capacitaires seraient nécessaires à Bordeaux. Elles éclaireront les réflexions à poursuivre ultérieurement. Il n'est pas affiché d'objectif de gain de temps pour la liaison Paris-Toulouse, au-delà du GPSO.
La Commission Mobilité 21, mentionnant une fourchette de 800 à 3 000 M€ 2012, le classe dans les projets à horizons plus lointains (après 2050).

Appréciation de la commission d'enquête

La gare Bordeaux-Saint-Jean n'étant pas en « cul-de-sac », comme c'est le cas pour d'autres grandes agglomérations, le contournement de Bordeaux, d'un coût très élevé, ne revêt pas un caractère prioritaire en termes de temps de parcours pour la desserte de Midi-Pyrénées et du Pays Basque**.**

T2Q5 La construction d'une ligne nouvelle ou l'amélioration de la ligne existante Toulouse-Montpellier pour la rendre apte à la Grande Vitesse a-t-elle été étudiée en termes de gain de temps et de coût ?

Réponse du maître d'ouvrage

En complément du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, actuellement en cours d'études préalables à l'enquête d'utilité publique après un débat public tenu en 2009, des réflexions concernant la liaison Toulouse-Narbonne ont été menées au stade d'études préalables à un débat public ; ce débat public n'a cependant pas été lancé.
A l'origine, les études d'amélioration de l'axe ont porté sur Bordeaux-Toulouse-Narbonne, avant la décision de prioriser la liaison Bordeaux-Toulouse et de lancer un débat public à ce sujet, tenu en 2005 (voir également réponse à la question T2Q10).

Appréciation de la commission d'enquête

La fusion des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon pourrait relancer cette question.

T2Q6 Des progrès ont été accomplis ces dernières années pour rendre la technologie pendulaire plus performante. Cette technologie pourrait-elle être envisagée pour l'aménagement des voies existantes, si cette solution était envisagée en tant qu'alternative au projet de ligne nouvelle à grande vitesse.
Dans ces conditions et avec une telle technologie, que répond le porteur de projet à l'affirmation de l'étude Claraco que la durée d'un parcours Bordeaux-Toulouse avec arrêts à Agen et Montauban pourrait être ramenée à 1h 25 (contre 2h08 actuellement et 1h08 en LGV) ?

Réponse du maître d'ouvrage

Sur des liaisons longues telles que Paris-Toulouse, Paris-Sud Aquitaine, des solutions mixtes telles que matériel pendulaire sur lignes classiques n'apparaissent pas pertinentes : sauf à avoir une correspondance systématique à Bordeaux par exemple, il faudrait un matériel apte à circuler à grande vitesse sur Paris-Bordeaux (à 320 km/h), puis à pendule sur ligne existante : un tel matériel n'existe pas et aucun développement dans ce sens n'est envisagé, les démonstrateurs réalisés dans les années 1990 n'ayant pas confirmé leur pertinence économique.

En dehors de ces considérations, une pendulation sur l'axe Bordeaux-Toulouse ne serait de nature à gagner que quelques minutes, sans évolution notable par rapport aux indications données lors des débats publics : le gain de temps sur cette liaison du fait d'un matériel pendulaire était estimé à 6 mn. Sur le réseau ferroviaire français, l'exploitation autorise la circulation des trains avec des insuffisances de dévers importantes de sorte que le pendulaire apporte peu.
Concernant les temps annoncés dans l'étude Claraco, il convient de se référer à la réponse à la question T2Q1.

Appréciation de la commission d'enquête

En effet, en ce qui concerne la technologie pendulaire sur la ligne existante Bordeaux-Toulouse, les contraintes de correspondance à Bordeaux entre train pendulaire et TaGV rendrait cette solution inadéquate pour la liaison Toulouse-Paris.
En ce qui concerne la POLT, la déclaration d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges enlève tout intérêt à la solution d'un train pendulaire pour les mêmes raisons de correspondance à Limoges.

T2Q7a Que pense le maître d'ouvrage des performances annoncées par Alsthom pour la POLT, si la durée d'un parcours Toulouse-Paris par la POLT (avec arrêts à Montauban, Cahors, Brive, Limoges, Châteauroux et Orléans) qui pourrait être ramenée à de 6 h 30 à 4h10 ? Ce temps serait alors tout à fait comparable à celui d'un Toulouse Paris (avec arrêts Montauban, Agen, Bordeaux, Poitiers et Tours) par la ligne existante entre Toulouse et Bordeaux et la LGV entre Bordeaux et Paris, en construction entre Bordeaux et Tours.

Réponse du maître d'ouvrage

L'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) traverse dix départements. Long de 713 km de Paris-Austerlitz à Toulouse-Matabiau, il comporte deux troncs communs très fréquentés :

-de Paris à Orléans : 119 km communs aux axes Paris Limoges et Paris Bordeaux, très empruntés par les dessertes de proximité du quotidien (TER, Transilien) et par le fret ferroviaire de/vers l'Ile-de-France.
-de Montauban à Toulouse : 50 km communs aux axes Limoges Toulouse et Bordeaux Toulouse, là aussi très empruntés par les dessertes de proximité du quotidien (TER).

Il constitue un axe structurant pour la desserte de cette partie du Massif Central. Entre les principaux pôles tels que Orléans, Limoges, Toulouse qui voient augmenter à la fois leur population et leur nombre d'emplois et les quelques bassins de vie importants, au niveau de Châteauroux, Vierzon, Issoudun et à Brive-la-Gaillarde, la ligne POLT dessert des territoires à fortes disparités démographiques et économiques.

Ces disparités des territoires se retrouvent également au niveau des infrastructures ferroviaires, des plans de correspondances et des services d'intermodalité disponibles en gare.
Par rapport aux projets antérieurs de ligne nouvelle (TGV Limousin figurant précédemment au schéma national des liaisons ferroviaires à grande vitesse) ou de modernisation de la ligne POLT avec TGV pendulaires pour la desserte de Toulouse, le CIADT de décembre 2003 a privilégié la desserte Paris-Toulouse par la LGV Atlantique, en service jusqu'à Tours depuis 1989, puis par la LGV Tours-Bordeaux, présentant « des prolongements naturels vers l'Espagne et Toulouse ».

Ce choix s'inscrit dans une logique de desserte à grande vitesse en branches, visant à créer des ramifications au-delà de Tours-Bordeaux, avec l'objectif dès cette époque de doter le Sud-Ouest d'une liaison de qualité comparable à l'axe Paris-Lyon-Marseille. Cette option a été confirmée par la loi de programmation du 3 août 2009.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission s'interroge sur une comparaison de temps de parcours Toulouse-Paris par Bordeaux d'une part, et par Limoges et Poitiers d'autre part.
Le coût de l'aménagement de la POLT serait alors limité à 240 km entre Limoges et Caussade, avec un écart nettement plus favorable pour la POLT que pour la LGV Bordeaux-Toulouse.

La commission a établi un tableau des temps de parcours sur les différents tronçons de cette solution qui aboutirait à un temps de parcours Paris-Poitiers-Limoges-Toulouse de 4h33, à comparer au meilleur temps de parcours Toulouse-Bordeaux-Paris en 2017 de 4 h 10.

Cette solution est donc peu intéressante sur le plan des temps de parcours, en revanche, elle permettrait de conserver tout l'intérêt de la POLT pour la desserte de plusieurs villes entre Caussade et Limoges, notamment Cahors, Souillac et Brive.

Le tableau " LE aménagée + LGV Limoges-Poitiers-Paris ", dont la validation est demandée au maître d'ouvrage à la question T2Q7c ci-dessous devrait permettre à la commission de mieux apprécier le rapport coût/avantages de cette solution par comparaison à la ligne nouvelle Bordeaux- Toulouse.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

La ligne POLT s'inscrit ainsi dans une perspective différente, tout en constituant toujours un axe structurant du réseau ferroviaire national (transport de voyageurs et fret à vocation nationale et régionale) avec des programmes importants de renouvellement : 460 M€ entre 2004 et 2016, et un effort qu'il est prévu de doubler sur la période 2016-2026 à un milliard d'euros dans le cadre du Grand Projet de Modernisation du réseau (GPMR).

Les circulations concernent des trains « Intercités » (trains d'équilibre du territoire conventionnés par l'Etat, pour lesquels le renouvellement du matériel roulant est prévu en plusieurs tranches, avec une mission confiée au député Philippe DURON actuellement en cours), des TER et des trains de fret. Les vitesses de circulation pour les trains de voyageurs vont de 110 km/h à 200 km/h (avec par exemple des trains de nuit sur Paris-Toulouse en 7h50).

Dans les études de trafic du GPSO, les dessertes sur Montauban/Toulouse vers Paris ont été maintenues (parts de clientèle privilégiant le coût au temps de parcours), avec une fréquentation estimée à 500 000 voyageurs.

Appréciation de la commission d'enquête

À noter que, contrairement à ce qui est écrit dans le dossier d'enquête publique et à ce qui a été dit lors des réunions publiques, le meilleur temps de Cahors à Paris n'est pas obtenu par correspondance TER/TGV à Montauban-Bressols, mais par la ligne POLT par Limoges, aussi bien dans l'hypothèse de la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges que dans l'hypothèse de sa non-réalisation.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Le tableau suivant donne la comparaison en linéaire des itinéraires de Paris à Toulouse et Montauban, via Limoges et via Bordeaux.

	Via Limoges	*Via Bordeaux avec SEA*	*Via Bordeaux avec SEA et GPSO*
Paris-Toulouse	*713 km*	*793 km*	*790 km*

En 2014, les meilleurs temps de trajet de Toulouse à Paris sont par POLT nettement supérieurs à 6h (temps mis par le Capitole, en circulation jusqu'au début des années 1990).

Le meilleur temps de desserte via Bordeaux est actuellement 5h10. Avec la mise en service de Tours-Bordeaux en 2017, ce temps sera ramené à 4h10.

Le meilleur temps envisagé dans l'option de TGV pendulaire sur POLT au début des années 2000 était de 5h30 environ en intégrant les marges de régularité nécessaires à l'exploitation ; à supposer que ce temps puisse être amélioré encore, on peut estimer que ce temps passerait au mieux à 5h20, très loin du temps effectif en 2017.

Pour des relations entre Toulouse ou Montauban et l'Ile de France, l'itinéraire via Bordeaux sera plus compétitif, avec une utilisation majoritaire pour des déplacements nationaux des voyageurs privilégiant le temps de parcours, la ligne POLT ne pouvant constituer une alternative réaliste de ce point de vue.

Appréciation de la commission d'enquête

Le tableau ci-dessus permet de redresser une affirmation erronée de l'étude de Claraco 2 (page 15) sur la différence de distance entre Toulouse et Paris par Limoges et par Bordeaux : *" Cet écart kilométrique, de 148 km, entre les deux trajets, qu'il faudra compenser par de la vitesse, et de l'énergie impactera logiquement le coût du billet "*. Cet écart n'est en fait que de l'ordre de 80 km et joue à la fois sur le prix du billet, mais aussi sur le calcul des temps de parcours.

T2Q7b Que pense le maître d'ouvrage du document Excel ci-après, établi par la Commission d'enquête à partir d'un rapport de 2010 "une nouvelle ambition pour la liaison ferroviaire Paris-Limoges-Toulouse" des CESR Centre Limousin Midi-Pyrénées, se basant sur des données fournies par le maître d'ouvrage (tableau et schéma pages suivantes ci-dessous).

Comparaison des temps de parcours Toulouse-Paris
avec 3 arrêts entre Toulouse et Paris par la POLT aménagée

	Ligne existante			Ligne aménagée		
	distance	vitesse km/h	temps mn	distance	vitesse km/h	temps mn
Paris Austerlitz Accélération			2			2
Orléans-les Aubrais (sans arrêt)	132	150	53	132	180	44
Châteauroux (sans arrêt)	123	120	62	123	180	41
Limoges	114	105	65	114	160	43
Arrêt			3			3
Brive (source = RFF 2010)	97	90	65	97	120	49
Arrêt			2			2
Cahors (sans arrêt)	96	90	64	96	120	48
Caussade (sans arrêt)	38	60	38	38	120	19
Montauban	25	105	14	25	180	8
Arrêt			2			2
Toulouse	54	105	31	54	180	18
Décélération			2			2
LGV = 3 h 25 (selon RFF)	679		402	679		281
arrêts Montauban-Agen-Bordeaux			6h42			4h41

Aménagements selon programme défini par les CESR et RFF en juin 2010 entre Limoges et Caussade par :

L'installation de systèmes de préannonce sur certains tronçons, permettant une circulation à 220 km/h,

La rectification (profils en long et large) de certaines courbes entre Vierzon et Argenton sur Creuse

La suppression de tous les passages à niveau (39) d'un montant estimé à 550M€ Paris/Limoges

Permettant un gain de 12 minutes sur Paris/Limoges

Un shunt à hauteur de Vierzon

La mise au gabarit B+ des tunnels pour permettre le passage des plus grands conteneurs.

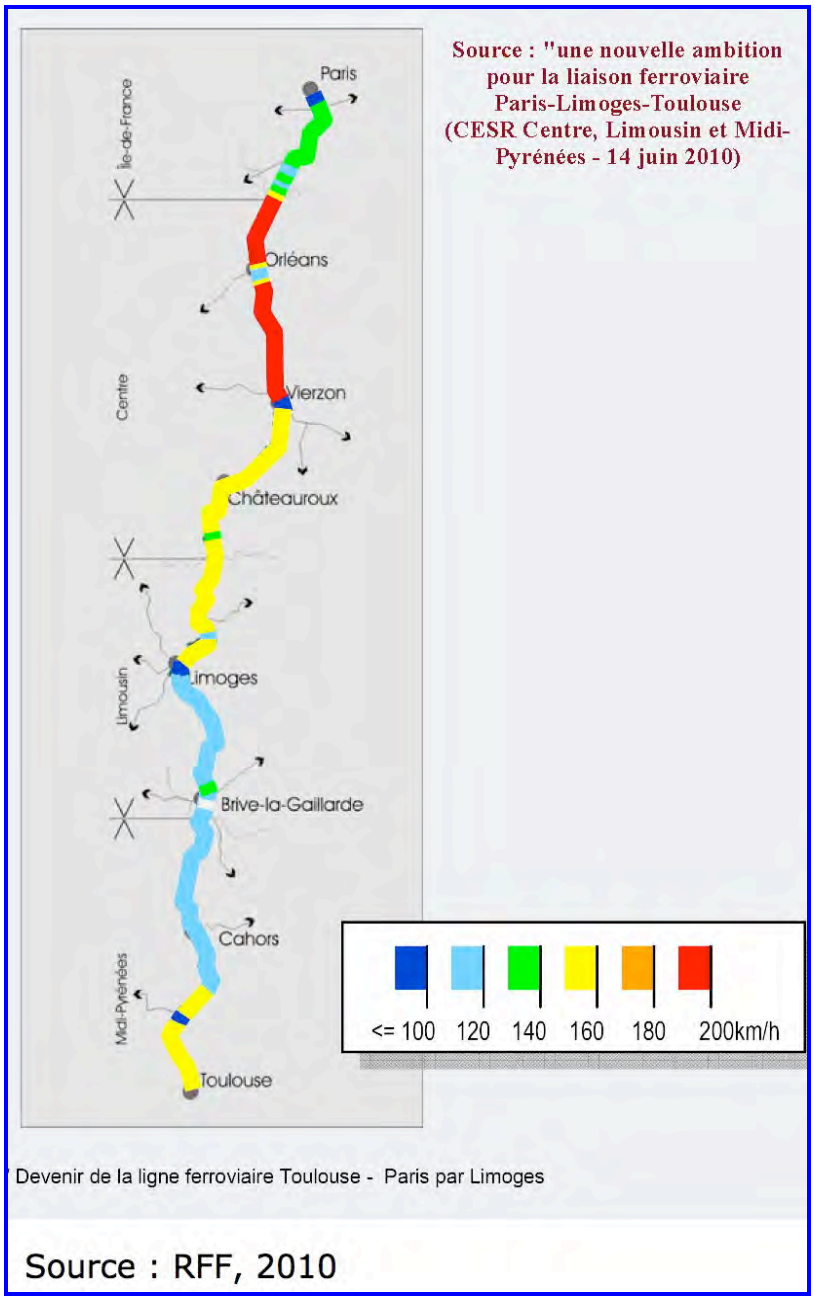
Aménagements complémentaires sur parties rectilignes pour permettre une vitesse de 249 km/h :

Réfection ballast, traverses et rails - changement caténaires et signalisation - reprises ouvrages d'art

Coût de construction LN Bordeaux-Toulouse (211 km), non compris les AFSB et AFNT et y compris le tronc commun	5,9 Md€
Amélioration POLT estimée à :	2,05 Md€
	(679 km X 0,003 Md€)
Dont suppression des passages à niveau	0,55 Md€

Source RFF 2010

L'aménagement de la POLT réduirait le temps de trajet Toulouse-Paris d'environ 2 heures (4 h 41 au lieu de 6h42), à comparer au temps de trajet Toulouse-Paris par Bordeaux et la LGV Bordeaux-Paris de 3 h 25 par la LN Toulouse-Bordeaux et près de 4 h 30 par la ligne existante sans aménagements.



La différence de longueur de la LGV et de la POLT est de 77 km (et non de 150 km comme l'indique ALT LGV)

Réponse du maître d'ouvrage

Le calcul d'un temps de parcours ferroviaire se déroule en plusieurs étapes :

-Le calcul d'une marche de base (calcul théorique) doit tenir compte des performances du matériel roulant et de la potentialité de la ligne (notamment géométrie, signalisation…). ;
-L'établissement d'une marche-type doit ensuite inclure les marges de régularité pour aléas et travaux ; ces marges sont nécessaires pour assurer la

robustesse des horaires, dans le cadre de l'exploitation d'un réseau. Elles sont comptées normalement à 4,5 mn/ 100 km, et à 3 mn/ 100 km pour un nombre limité de trains directs) ;
-La marche commerciale tenant enfin compte des arrêts en gare.

Le calcul est donc plus complexe que celui effectué dans le tableau ci-dessous et conduit à un temps de parcours supérieur, avec un impact non négligeable des marges de régularité.
Comme indiqué ci-dessus, le meilleur temps envisagé dans l'option de TGV pendulaire sur POLT au début des années 2000 était de 5h30 environ ; à supposer que ce temps puisse être amélioré encore, ce temps passerait au mieux à 5h20, très loin du temps de 4 h10 effectif en 2017 pour la desserte de Toulouse via Bordeaux. Dans le document visé de 2010, RFF rappelait d'ailleurs que les travaux prévus dans les prochaines années sur la ligne POLT n'avaient pour objet que de maintenir l'axe à son meilleur niveau actuel.
Comme indiqué dans la réponse à la question précédente, le linéaire de la ligne est de 713 km, et l'itinéraire Paris-Toulouse par Bordeaux représente 790 km en tenant compte du GPSO.

T2Q7c (demande de précisions) : Les comparaisons de temps de parcours et de coût entre Toulouse et Paris n'ont pas pris en compte la liaison TGV Poitiers et Limoges, récemment déclarée d'utilité publique, contre l'avis du conseil d'État. La Commission peut donc légitimement s'interroger sur une comparaison de temps de parcours Toulouse-Paris par Bordeaux d'une part, et par Limoges et Poitiers d'autre part.
La Commission a établi le tableau ci-après en prenant pour référence non contestables:
- les temps de parcours annoncés par le porteur de projet entre Paris et Poitiers dans le dossier de DUP de Tours-Bordeaux,
- les temps de parcours annoncés par le maître d'ouvrage, entre Poitiers et Limoges dans le rapport de DUP de ce projet,
- les vitesses sur la POLT aménagée entre Limoges et Caussade fournies par le maître d'ouvrage en 2010 aux trois CESR,
- une hypothèse réaliste de circulation de TGV entre Caussade et Toulouse de 180km/h.
Ce tableau montre qu'il semblerait possible de réduire le temps de parcours Toulouse-Paris à environ 4 h 30 (soit environ une heure de plus que par Bordeaux et la LGV Bordeaux-Toulouse), à comparer au meilleur temps de parcours Toulouse-Bordeaux-Paris en 2017 de 4 h 10.
Cette solution est donc peu intéressante sur le plan des temps de parcours, en revanche elle permettrait de conserver tout l'intérêt de la POLT pour la desserte de plusieurs villes entre Caussade et Limoges, notamment Cahors, Souillac et Brive.

Le coût de l'aménagement de la POLT serait alors limité à la section Toulouse-Limoges, donc avec un écart nettement plus favorable pour la POLT que pour la LGV Bordeaux Toulouse.
Le maître d'ouvrage valide-t-il ce tableau et qu'en conclurait-il ?

LE aménagée +LGV Limoges-Poitiers-Paris

	distance	vitesse moyenne	temps mn	source
Paris Montparnasse Accélération			2	
Tours (sans arrêt)	226	260	52	RFF
Poitiers (sans arrêt)	106	260	24	
Limoges	115	160	43	rapport DUP
Arrêt			3	
Brive	99	120	50	RFF-2010
Arrêt			2	
Cahors (sans arrêt)	100	120	50	RFF-2010
Caussade (sans arrêt)	40	120	20	RFF-2010
Montauban	23	180	8	
Arrêt			2	estimation
Toulouse	50	180	17	CE
Décélération			2	
	759		275	0,85 + 0,55
			4h33	**1,40 G€**

Temps selon RFF : chiffres-clés Paris Bordeaux pour la LGV Paris Poitiers et rapports de DUP pour la LGV Poitiers Limoges

LGV = **3 h 25** entre Toulouse et Paris avec arrêts Montauban-Agen-Bordeaux (selon dossier EP/DUP RFF)

Construction LN Bordeaux-Toulouse (RFF)		yc tronc commun nc 19 km AF/SB	**5,9 G€**
Amélioration tout POLT estimée à	660	3 M€/km	**1,95 G€**
Partie Brive-Toulouse seul	291	3 M€/km	**0,85 G€**
plus suppression de passages à niveau, selon CESR/RFF 2010			**0,55 G€**

NB : Le supplément de longueur de la LGV par Bordeaux par rapport à la POLT

est de **77 km** (780 - 713)

(et non 150 km selon ALT LGV)

Celui de la POLT Toulouse-Limoges + LGV Limoges-Poitiers par rapport à la POLT par Orléans est de **46 km** (759 - 713)

Réponse du maître d'ouvrage

La construction d'horaires repose sur des principes précis, non repris dans le tableau ci-dessus ; en particulier, outre les approximations liées aux variations de vitesse, il convient de tenir compte des marges de régularité rappelées en réponse à la question T2Q7b, selon la règle appliquée sur le réseau ferré national (cf. à ce sujet point 3 de l'Annexe 8.1 du Document de Référence du Réseau -DRR - publié annuellement par le gestionnaire d'infrastructure et accessible sur son site internet ; ces règles de construction d'horaires valables sur le réseau national s'imposent et ne sont pas contradictoires avec la présentation par tronçons des vitesses possibles - cf. également diagramme des vitesses sur POLT présentée dans la Pièce D – Notice explicative, § 1.3.8).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête ne comprend pas que le maître d'ouvrage puisse contester les temps de parcours indiqués dans le tableau ci-dessus, car ils ont été établis à partir de sources RFF :

- pour Paris-Poitiers il s'agit de temps issus d'un document RFF « chiffres-clés Paris Bordeaux pour la LGV Paris Poitiers »,
- pour Poitiers-Limoges, il s'agit du temps qui figure dans le rapport de DUP ;

- pour Limoges-Caussade, il s'agit de temps issus des vitesses définies par RFF dans le cadre d'un programme pour les trois conseils économiques et sociaux régionaux (Centre, Limousin et Midi-Pyrénées) en juin 2010 ;

- pour Caussade-Toulouse, il s'agit de la même hypothèse que celle de la question T2Q7b ci-dessus, non contestée par RFF dans sa réponse à ce paragraphe (aménagement des parties rectilignes de cette ligne pour augmenter la vitesse actuelle de 105 km/h à 180 km/h).

Un temps de parcours Paris-Toulouse par Poitiers et Limoges d'environ 4h30 est donc parfaitement réaliste et la commission maintient son estimation.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Actuellement, les meilleurs horaires sur la ligne POLT sont construits avec des marges de régularité de 3 mn/ 100 km entre Paris et Vierzon puis 4,5 mn/ 100 km au-delà. La marge globale sur un Paris-Toulouse est ainsi de (201 km x 3 mn/ 100 km) + (512 km x 4,5 mn/ 100 km) = 29 mn. Sur la seule section Limoges-Toulouse, cette marge est de 312 km x 4,5 mn/ 100 km = 14 mn.
Le projet de LGV Poitiers - Limoges permet un temps de 2h03 entre Paris et Limoges (cf. dossier d'enquête publique de Poitiers-Limoges Pièce F - Evaluation socio-économique, p. 49, par couplage avec des TaGV SEA en gare de Poitiers), et de 4h05 entre Paris et Cahors, pour les trains à grande vitesse poursuivant sur la ligne existante. Il n'est pas prévu de dessertes au-delà de Cahors en TaGV (p. 46).
Comme il est précisé dans la réponse à la question T2Q7a, le meilleur temps envisagé dans l'option de TGV pendulaire sur POLT entre Paris et Toulouse au début des années 2000 était de 5h30 environ ; le temps cible entre Limoges et Toulouse était alors de 3h (à comparer à 3h12 en référence, et un meilleur temps actuel de 3h17). Une liaison entre Paris et Toulouse via la LGV Poitiers-Limoges conduirait à un temps d'un peu plus de 5h, soit une demi-heure de mieux que par la ligne POLT.
Ce temps reste très supérieur au temps de desserte de Toulouse par la LGV Paris-Bordeaux dès 2017 - 4 h10 pour le meilleur temps, avec un écart qu'il apparait hors de portée de pouvoir combler, et plus encore avec une LGV entre Bordeaux et Toulouse. Il ne parait donc pas de nature à permettre le développement d'une offre ferroviaire attractive sur Toulouse via Poitiers-Limoges (en comparaison d'une offre plus performante via Bordeaux, avec ou sans GPSO, ou d'une offre à moindre coût via POLT).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission fait remarquer que le "meilleur temps" de 4h10 pour Paris-Toulouse par Bordeaux en 2017 n'est pas comparable au temps de 4h33 estimé ci-dessus, qui comprend des arrêts à Limoges, Brive et Montauban. Pour que la comparaison soit pertinente, il faudrait le comparer à celui d'un Paris-Toulouse par Bordeaux avec arrêts à Agen et Montauban, soit 4h29.

L'aménagement de la POLT entre Limoges et Toulouse est un enjeu fondamental, non seulement pour le maintien de la desserte de villes moyennes (Cahors, Gourdon, Souillac, Brive), mais aussi, avec leurs correspondances par car, pour l'irrigation des villes et villages voisins.

Par ailleurs, il est intéressant pour l'agglomération toulousaine et la région Midi-Pyrénées de pouvoir disposer d'un choix entre des itinéraires avec des temps de parcours très proches (4h30), l'un par Bordeaux, les autres par Limoges ou Orléans, avec des prix de billets probablement assez différents. C'est d'ailleurs le cas pour les liaisons autoroutières qui aujourd'hui peuvent se faire soit par les autoroutes A62 et A10 (entièrement soumises à péages), soit par l'A20 (gratuite de Brive à Vierzon).

Enfin, le maintien et la modernisation de la POLT, qui risqueraient d'être compromis par l'importance du coût de GPSO/LN, assureront la pérennité des dessertes existantes, notamment par les trains de nuit au départ de Paris-Austerlitz.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

En outre, une desserte de Toulouse par la LGV Poitiers-Limoges entrainerait d'autres contraintes, du fait que l'aménagement de cette ligne est prévu en voie unique sur une partie de son tracé, adapté au besoin pour une desserte en antenne à partir de l'axe principal de Tours-Bordeaux (mais limitant sa capacité), avec des aménagements complémentaires à prévoir en gare de Poitiers. Elle remettrait par ailleurs en cause l'équilibre des dessertes sur Paris-Bordeaux (alors même que des trajets allant au-delà de Bordeaux sont de nature à en optimiser l'usage).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission conteste l'argument de la voie unique sur une partie du tracé de la ligne TGV Poitiers-Limoges, dans la mesure où la SNCF sait parfaitement gérer depuis des décennies, ce genre de contraintes. La commission note que, pour un aménagement récent (augmentation de la capacité de la ligne entre Toulouse et Saint-Sulpice (81)), la contrainte d'une voie unique entre deux tunnels est parfaitement gérable par les moyens électroniques actuels.
Quant à la remise en cause de l'équilibre de Paris-Bordeaux par *«des trajets allant au-delà de Bordeaux qui seraient de nature à en optimiser l'usage»*, la commission fait remarquer que la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle Poitiers-Bordeaux et sa concession ne pouvaient pas juridiquement se baser sur une rentabilité assurée par une autre ligne nouvelle non encore déclarée d'utilité publique.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage ne peut donc que confirmer que pour des relations entre Toulouse ou Montauban et l'Ile de France, l'itinéraire via Bordeaux sera nettement plus compétitif dès la mise en service de Tours-Bordeaux, donc en référence de GPSO. Les autres fonctionnalités attendues de GPSO (amélioration des échanges dans un triangle Bordeaux/Toulouse/Bayonne-Bilbao) seraient alors absentes également.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a bien compris que les arguments en faveur du GPSO/LN se basent en partie sur l'intérêt de la liaison Sud-Sud, assurée par ses deux branches et son triangle ferroviaire, mais pour un trafic modeste et incertain de voyageurs, sans incidence notable sur la rentabilité socio-économique globale du projet.

La commission note également que la compétitivité de Tours-Bordeaux serait, selon le maître d'ouvrage, améliorée par la construction de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse. Mais, comme indiqué ci-dessus, cet argument n'est pas juridiquement recevable, car la déclaration d'utilité publique de Tours-Bordeaux ne pouvait en aucun cas se baser sur une amélioration de sa rentabilité par la mise en service de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse non encore déclarée d'utilité publique.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

L'axe POLT répond à des enjeux différents comme indiqué en réponse à la question précédente (conduisant à poursuivre l'effort de rénovation entrepris, comme en témoigne le volet ferroviaire du CPER Centre qui prévoit un montant de 250 M€ sur la période 2015-2020).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission fait remarquer que ce montant de 250 millions d'euros en cinq ans n'est pas définitivement acquis et qu'il reste très marginal par rapport aux quelque 8,3 milliards d'euros du GPSO/LN.
Il n'y a, à sa connaissance, aucun programme précis de répartition de ces 250 millions d'euros sur les différents tronçons de lignes de l'ex-région Centre, a fortiori de l'ex-région Midi-Pyrénées, et que la fermeture récente de services et de ligne laisse présager des difficultés pour l'aménagement et la modernisation des voies existantes.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Concernant GPSO, le maître d'ouvrage rappelle que le temps de 3h25 correspond au temps moyen pris en compte dans les études de trafic en fonction du schéma de desserte prévisionnel (moyenne entre des trains directs sur Toulouse à 3h10, et avec arrêts à Bordeaux/Agen/Montauban à 3h29).

Le maître d'ouvrage renvoie par ailleurs, à la réponse aux questions précédentes concernant l'utilisation du ratio de 3 M€/km.

Appréciation de la commission d'enquête

La référence d'une part aux horaires actuels de l'exploitant, et d'autre part aux éléments fournis par le maître d'ouvrage aux comités économiques et sociaux régionaux en 2010, conforte la commission dans son appréciation.
Le maître d'ouvrage conteste, dans sa réponse à la demande de précision T2Q1b ci-dessus, le coût kilométrique de 3 millions d'euros pour l'aménagement d'une voie existante qui correspondrait au coût d'un renouvellement « voie-ballast » sur le réseau structurant pour une ligne à double voie, sans modification des performances ou des capacités. Il s'agirait en fait d'une modernisation lourde permettant le relèvement de la vitesse à 180-220 km/h, avec suppression des passages à niveau.

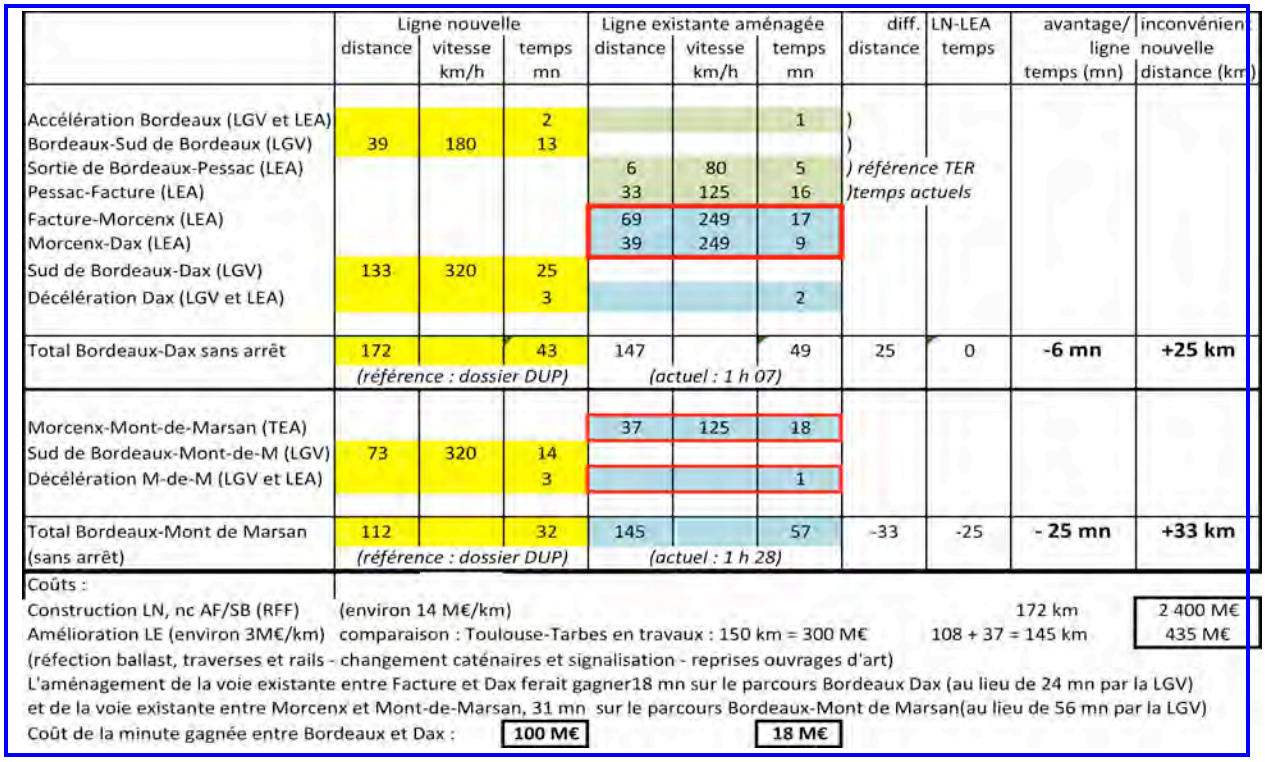
En prenant le ratio de 8,5 M€/km résultant de l'estimation du maître d'ouvrage pour le scénario « priorité-capacité » (sur laquelle la commission émet quelques doutes), en rectifiant le kilométrage (713 km au lieu de 679) et en supprimant le poste « suppression de passages à niveau », l'estimation de l'amélioration de la POLT de Paris à Toulouse passerait à : (713 x 0,0085) - 0,55 = 5,51 Md€, à comparer aux 5,9 Md€ de la ligne nouvelle Bordeaux Toulouse, ce qui les rend sensiblement équivalentes en termes de coût.

T2Q8 La synthèse du rapport de contre-expertise figurant en fac-similé à la page 108 du fascicule 02 du dossier d'enquête publique ne fait pas état de considérations sur le choix du tracé et des différentes alternatives possibles : « *(…) les caractéristiques techniques des opérations, résultant de la décision ministérielle du 23 octobre 2013, n'ont pas été revues par la contre-expertise, ni les coûts d'investissement estimé au total à 9,2 milliards d'euros (valeur juin 2011) pour l'ensemble de GPSO au (hors Dax-Espagne), ni les coûts prévisionnels d'exploitation, d'entretien et de renouvellement. Il convient de noter que la vitesse de circulation sur la ligne grande vitesse à la mise en service (320 km/h) est la même que pour les autres projets de même nature les plus récents.* » (p.4). Pourquoi cette contre-expertise ne fait-elle pas état des caractéristiques techniques qui peuvent jouer entre le tracé proposé d'une LGV et les différentes alternatives possibles ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le champ de la contre-expertise relève de l'autorité du Commissariat Général à l'Investissement. La contre-expertise a pour autant fait part de commentaires sur les options techniques prises par le maître d'ouvrage, s'interrogeant ainsi sur la vitesse de référence à prendre en compte pour Bordeaux-Toulouse, ou sur l'écart limité pour le temps de parcours de Bordeaux à Dax entre la ligne nouvelle et la ligne existante modernisée (cf. pages 15 à 17 du rapport de contre-expertise, repris en pages 115116 de la Pièce B).
Par rapport à ces questions, le maître d'ouvrage a confirmé le bien fondé du dimensionnement prévu pour la ligne nouvelle (vitesse d'exploitation visée à V320, géométrie à V350 sauf exception). Il a rappelé également que si l'écart était faible sur Bordeaux-Dax par rapport à une option de modernisation (lourde néanmoins), il augmentait sensiblement avec la réalisation de la phase 2, pour Bayonne et plus encore vers l'Espagne.

T2Q9 La Commission d'enquête, partant des données du dossier d'enquête et des horaires actuels des lignes Bordeaux-Dax et Morcenx-Mont-de-Marsan, a essayé d'évaluer les ordres de grandeur des temps de parcours et des coûts des travaux d'amélioration de la ligne existante pour permettre la circulation de trains à 249 km/h sur la section Facture-Morcenx-Dax et à 125 km/h sur la section Morcenx-Mont de Marsan. Quels avis, observations et corrections le porteur de projet peut-il porter sur cette approche, illustrée par le tableau ci-après ? Peut-il établir deux tableaux dans le même esprit sur Toulouse Bordeaux avec les deux shunts de Moissac et de Sainte-Marie et Toulouse-Paris par Limoges (POLT) ?



	Ligne nouvelle			Ligne existante aménagée			diff.	LN-LEA	avantage/	inconvénient
	distance	vitesse km/h	temps mn	distance	vitesse km/h	temps mn	distance	temps	ligne temps (mn)	nouvelle distance (km)
Accélération Bordeaux (LGV et LEA)			2			1	)			
Bordeaux-Sud de Bordeaux (LGV)	39	180	13				)			
Sortie de Bordeaux-Pessac (LEA)				6	80	5	) référence TER			
Pessac-Facture (LEA)				33	125	16	)temps actuels			
Facture-Morcenx (LEA)				69	249	17				
Morcenx-Dax (LEA)				39	249	9				
Sud de Bordeaux-Dax (LGV)	133	320	25							
Décélération Dax (LGV et LEA)			3			2				
Total Bordeaux-Dax sans arrêt	172		43	147		49	25	0	**-6 mn**	**+25 km**
	(référence : dossier DUP)			*(actuel : 1 h 07)*						
Morcenx-Mont-de-Marsan (TEA)				37	125	18				
Sud de Bordeaux-Mont-de-M (LGV)	73	320	14							
Décélération M-de-M (LGV et LEA)			3			1				
Total Bordeaux-Mont de Marsan (sans arrêt)	112		32	145		57	-33	-25	**- 25 mn**	**+33 km**
	(référence : dossier DUP)			*(actuel : 1 h 28)*						

Coûts :			
Construction LN, nc AF/SB (RFF)	(environ 14 M€/km)	172 km	2 400 M€
Amélioration LE (environ 3M€/km)	comparaison : Toulouse-Tarbes en travaux : 150 km = 300 M€	108 + 37 = 145 km	435 M€
(réfection ballast, traverses et rails - changement caténaires et signalisation - reprises ouvrages d'art)			
L'aménagement de la voie existante entre Facture et Dax ferait gagner18 mn sur le parcours Bordeaux Dax (au lieu de 24 mn par la LGV)			
et de la voie existante entre Morcenx et Mont-de-Marsan, 31 mn sur le parcours Bordeaux-Mont de Marsan(au lieu de 56 mn par la LGV)			
Coût de la minute gagnée entre Bordeaux et Dax :	**100 M€**	**18 M€**	

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage ne partage pas ce calcul concernant les coûts, effectué en appliquant un ratio de 3 M€/km qui ne tient pas compte des aménagements nécessaires sur la ligne en fonction des objectifs fixés. Des analyses plus détaillées ont été faites dans l'examen des différents scénarios sur Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye. L'opération Toulouse Tarbes prise en comparaison correspond à un renouvellement voie - ballast qui coûte en moyenne 1 M€/km/voie, soit 300 M€ pour les 150 km sur 2 voies. Ce ratio même majoré n'est pas représentatif de travaux à prendre en compte dans le cadre d'une opération lourde de modernisation, telle qu'elle doit être envisagée si l'on souhaite améliorer significativement la ligne existante en performance et en capacité.
Pour la ligne nouvelle, il est rappelé que le montant de 2,4 Md€ correspond au coût d'investissement pour la section Sud Gironde-Dax.

En comparaison de l'approche ci-dessus, le tableau ci-dessous illustre la décomposition des coûts pour le scénario 1 testé pour la modernisation de la ligne existante Bordeaux-Hendaye, tel que décrit dans la Pièce D – Notice explicative § 1.3.8.

Etude sur la modernisation de la ligne existante Bordeaux-Hendaye
Dans le cadre d'une actualisation des réflexions antérieures, plusieurs scénarios d'aménagements ont en effet été testés, répondant à des niveaux

différents aux enjeux d'amélioration des temps de parcours (voyageurs longue distance) et aux enjeux capacitaires (notamment transport de marchandises). Trois scénarios ont été plus précisément examinés (numérotés 1à 3), le premier ayant les principales fonctionnalités suivantes :
Scénario 1 (scénario « V220 ») : amélioration de la performance avec relèvement de vitesse à V220 sur le plus grand linéaire possible entre Bordeaux et Dax. Amélioration de la capacité par la mise à 4 voies partielle entre Bordeaux et Dax, et la réalisation d'aménagements en certains points nodaux du réseau. Les scénarios 2 et 3 sont plus ambitieux.

Le tableau ci-dessous donne la décomposition des coûts par section pour le scénario 1.

Etude des aménagements de la LE Bordeaux Hendaye - Rappel des estimation du scénario C

Section	Début	Fin	Pk début	Pk fin	Lg (km)	Coût net arrondi (M€HT)	Aménagement prévu	Ratio équivalent (M€HT/km)	Coût net globaux (M€HT) par grandes sections géographiques	
1	Bordeaux	Tranchée de Talence	0,000	1,500	1,5	52	Réaménagement des voies TER et itinéraires en gare de Bordeaux	34,7		
2	Tranchée de Talence	Biffurcation de la médoquine	1,500	5,500	4,0	37	Modification de la bifurcation de la Médoquine pour dissociation des flux de la ligne de Ceinture	9,3		
3	Biffurcation de la médoquine	Cestas Sud	5,500	15,000	9,5	425	Ajout de 2 voies supplémentaires circulables à V220 en zone urbaine dense	44,7	1 407	
4	Cestas Sud	Lamothe Sud	15,000	48,000	33,0	893	Ajout de 2 voies supplémentaires circulables à V220, création d'un saut de mouton, déplacement de la ligne existante au niveau de Lamothe pour passage à 220km/h	27,1		
5	Lamothe Sud	Lugos	48,000	63,000	15,0	24	Relèvement de vitesse à V220	1,6		2 729
6	Lugos	Solférino	63,000	97,000	34,0	800	Ajout de 2 voies supplémentaires aptes à V220	23,5		
7	Solférino	Morcenx	97,000	110,000	13,0	64	Relèvement de vitesse à V220	4,9		
8	Morcenx	Sud Morcenx	110,000	116,000	6,0	129	Déplacement de la ligne existante pour passage à V220	21,4	1 322	
9	Sud Morcenx	Rion les Landes	116,000	127,000	11,0	73	Relèvement de vitesse à V220	6,6		
10	Rion les Landes	Laluque	127,000	134,000	7,0	232	Déplacement de la ligne existante pour passage à V220 - Création de voies d'évitement fret	33,1		
11	Laluque	Saint Vincent de Tyrosse Nord	134,000	170,000	36,0	148	Relèvement de vitesse à V220 jusqu'au Pk 144.000, aménagement de la bifurcation en gare de Dax	4,1		
12	Saint Vincent de Tyrosse Nord	Bayonne Nord	170,000	195,800	25,8	208	Création de voies d'évitement à Saint Vincent de Tyrosse	8,1		
13	Bayonne Nord	Mousserolles	195,800	200,000	4,2	283	Déplacement de la gare de Bayonne et dissociation des flux au niveau de la bifurcation de Mousserolles	67,4	794	
14	Mousserolles	Frontière	200,000	235,000	35,0	154	Pas d'aménagement principaux (uniquement aménagements connexes liés aux modifications des conditions d'exploitation : création d'écrans acoustiques, renforcement des alimentations)	4,4		
					235	**3 523**		15,0		

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend note que, selon le maître d'ouvrage, l'aménagement sur place de la section Bordeaux-Dax serait d'un coût plus élevé (2,913 Md€) que celui d'une ligne nouvelle (2,314 Md€) sans en avoir les avantages.

Il faudrait cependant tenir compte de l'imputation de la moitié du tronc commun soit 0,650 Md€, ce qui finalement rendrait le coût des deux solutions, équivalent.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Concernant le calcul des temps de parcours, le maître d'ouvrage renvoie à la réponse à la question T2Q7b, en précisant que sur LGV les marges de régularité prises en compte sont de 5% du temps de parcours, hors marges complémentaires à ce stade des études.
Le temps pris en compte dans les comparaisons entre scénarios (cf. page 351 de la pièce D – Notice explicative) est de 49 mn sur Bordeaux-Dax par la ligne nouvelle, avec une marge complémentaire de 2 mn, adoptée pour l'étude de tous les scénarios comme le montre le tableau ci-dessous.
Les calculs présentés dans le dossier d'enquête pour les calculs du maître d'ouvrage sont faits avec une vitesse maximale de 220 km/h, correspondant aux instructions nationales. Au-delà, des aménagements complémentaires seraient nécessaires en application des règles actuelles, par exemple entraxe plus élevé, signalisation embarquée (au lieu d'une signalisation latérale…).
Pour autant, ceci n'apparaît pas de nature à changer l'ordre de grandeur des écarts par rapport à un calcul à V250 (sur 100 km supposés parcourus à vitesse uniforme, un écart de vitesse entre V220 et V250 représente un écart en temps de 3 mn).
A titre exploratoire a été recalculé le temps effectif reprenant les hypothèses de la commission, en appliquant les marges de régularité ; ce temps est de 57 min avec les vitesses indiquées. Ce temps serait de 52 min avec prise en compte des vitesses permises par le réseau actuel au Nord de Facture, un peu plus favorables, et avec V250 ensuite jusqu'à Dax.
Le différentiel de temps en passant de V250 à V220 sur cette portion est de +3,5min. A noter que comme indiqué ci-dessus, à aménagement constant, une augmentation de la vitesse des trains les plus rapides dans un contexte de circulations diversifiées se ferait au détriment de la capacité, avec une baisse significative de celle-ci. Les termes de la comparaison tels que présentés dans la pièce D ne paraissent ainsi pas modifiés.
Comparaison des temps de parcours sur Dax pour les scénarios présentés dans le dossier d'enquête :
Nota : le scénario 1 correspond dans le tableau au scénario C (les scénarios C, D, E ayant été dénommés 1,2 et 3 dans le dossier d'enquête.

Temps de parcours TaGV Bordeaux - Dax sans arrêt intermédiaire	Marche de base	Avec marge de régularité	Valeur arrondie	Marge d'exploitation supplémentaire	Temps de parcours sans arrêt intermédiaire
Actuel	00:57:22	01:04:00	01:04:00	+00:03:00	**01:07:00** *(1)*
Référence	00:57:22	01:04:00	01:04:00	+00:03:00	**01:07:00** *(1)*
Scénario C	00:45:02	00:51:40	00:52:00	+00:02:00	**00:54:00**
Scénario D	00:45:02	00:51:40	00:52:00	+00:02:00	**00:54:00**
Scénario E	00:45:02	00:51:40	00:52:00	+00:02:00	**00:54:00**
GPSO avec mise en service de la ligne nouvelle jusqu'à Dax dans un premier temps (circulation à 320km/h maximum)	00:43:30	00:46:19	00:47:00	+00:02:00	**00:49:00**
GPSO avec mise en service de la ligne nouvelle jusqu'à la frontière espagnole (circulation à 320km/h maximum jusqu'au Nord de Dax, puis à 220 km/h de Dax à l'Espagne)	00:43:30	00:46:19	00:47:00	+00:02:00	**00:49:00**
(1) Le meilleur temps commercial actuellement affiché est de 01h09					

Appréciation de la commission d'enquête

La commission note que les trois scénarios d'aménagement sur place seraient équivalents en temps de parcours, par rapport à la ligne nouvelle.

Suite de la réponse du maître d'ouvrage

Etude sur la modernisation de la ligne existante Bordeaux-Toulouse
L'étude, dont les résultats sont présentés dans le dossier d'enquête, constitue une actualisation des études antérieures en reprenant les hypothèses et en approfondissant les aspects techniques et économiques, avec établissements de trois scénarios contrastés.
Trois scénarios d'aménagements ont été testés, répondant à des niveaux différents aux enjeux d'amélioration :
-un scénario « priorité capacité » intègre l'ensemble des aménagements de capacité nécessaires pour accepter le trafic prévu. Certains aménagements limités permettant de diminuer les temps de parcours (reprise du devers), 28 km de mise à 4 voies ont aussi été intégrés dans ce scénario, ainsi qu'un shunt à Langon pour des raisons capacitaires ;
-un scénario « priorité temps de parcours » intègre l'ensemble des aménagements de capacité et des aménagements permettant d'augmenter la vitesse jusqu'à 220 km/h et de réduire le temps de parcours (reprise du devers, ripage de voies, création de shunts). Il permet ainsi une circulation à 220 km/h sur l'ensemble du parcours sauf aux abords des gares d'Agen et de Montauban desservies par les TAGV. 50 km de portions de lignes nouvelles

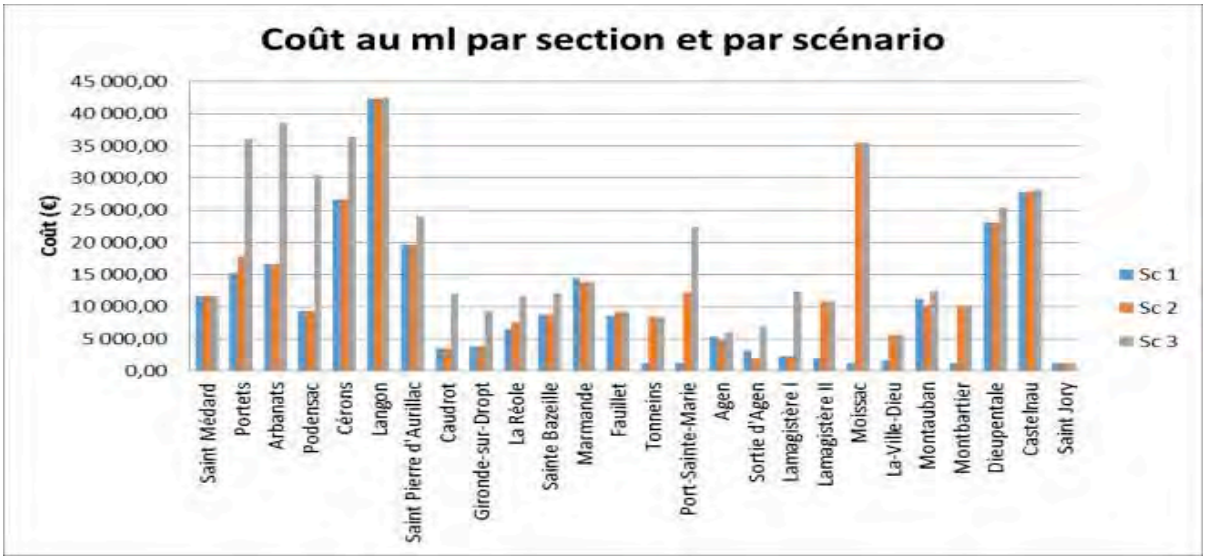
sont prévus (avec des shunts à Langon, Port-Sainte-Marie, Moissac) et 41 km de mise à 4 voies ;
-un scénario « optimisé » pour rechercher le meilleur compromis temps de parcours/difficulté de l'insertion environnementale ou coût d'investissement (certains éléments constitutifs pouvant s'avérer plus difficiles à réaliser au vu de leurs impacts ou moins intéressants en raison de leur coût unitaire ; ce scénario retient des shunts à Langon et Moissac ; 29 km de mise à 4 voies sont par ailleurs prévus).

Pour ces scénarios, les estimations figurant dans le dossier d'enquête ont été élaborées à partir d'avant-métrés des quantités les plus caractéristiques des ouvrages et de macro-prix unitaires ou ratios, valeurs constatées sur des marchés de travaux soldés ou prévisionnels sur des opérations ferroviaires similaires.
Les macro-prix unitaires ou ratios des infrastructures de génie civil varient géographiquement de façon sensible. En revanche, les dépenses de construction des équipements ferroviaires (pose de voies, ballast, signalisation, caténaires et sous stations télécoms et bâtiments) sont relativement indépendantes de leur localisation géographique. Les conditions de réalisation hors ou sous exploitation font varier très fortement les coûts d'investissements.
L'analyse des conditions géographiques est basée sur une analyse environnementale. Elle permet en particulier d'évaluer le coût d'un doublement des voies en fonction de la densité du bâti, ou le coût au km d'une portion de ligne nouvelle fortement ouvragée ou faiblement ouvragée.
Le graphique ci-dessous présente le coût d'aménagement par section de voie pour les trois scénarios étudiés : si le ratio est de quelques millions d'euros par km en section courante, on voit qu'il augmente très fortement dans les secteurs où des shunts ou des mises à 3 ou 4 voies sont nécessaires.

Estimation du cout de l'aménagement à partir de macro-prix (CE janvier 2013)					
Création de voie			**Scénario Priorité capacité**	**Scénario optimisé**	**Scénario Priorité temps de parcours**
Linéaire total de voie créée	(en m de voie)	(pour rappel)	65 708	116 792	173 392
M4V	(en m de voie double)	42 M€/km	27 654	29 196	31 996
M3V	(en m de voie)	24 M€/km	-	-	9 000
Linéaire de shunt	(en m de voie double)	24 à 72M€/km selon ouvrages	5 200	29 200	50 200
linéaire shunt peu ouvragé	(en m de voie double)	28 M€/km	1 700	14 500	31 590
linéaire shunt ouvragé	(en m de voie double)	70 M€/km	3 500	14 700	14 930
linéaire shunt en tunnel	(en m de voie double)	42 M€/km	-	-	3 680
Linéaire voie ripée	(en m de voie)	3,4 M€/km	-	35 094	49 678
Linéaire de mise à l'entraxe	(en m de voie)	1,2 M€/km	78 258	167 479	159 736
Linéaire dévers modifié	(en m de voie)	0,06 M€/km	83 542	92 694	68 570
		TOTAL	1,4 Md€	2,7 Md€	3,7 Md€
Passages à Niveau à supprimer					
Catégorie 1		2 M€/PN	15 PN	20 PN	18 PN
Catégorie 2		4 M€/PN	23 PN	38 PN	32 PN
Catégorie 3		7 M€/PN	38 PN	50 PN	44 PN
		TOTAL	388 Md€	542 Md€	472 Md€
Sauts de mouton					
Saut de mouton 1 voie		10,0 M€/SDM	3 SDM	5 SDM	7 SDM
Saut de mouton 2 voies		15,0 M€/SDM	1 SDM	1 SDM	1 SDM
		TOTAL	45 M€	65 M€	85 M€
Signalisation					
Mise en place signaux VL cli		2,0 k€/km	0,2 M€	0,4 M€	0,4 M€
Déplacement des signaux dans courbes modifiées		39,0 k€/km	-	1,0 M€	1,0 M€
Modification du KVB		22,0 k€/km	4,9 M€	4,9 M€	4,9 M€
Remplacement des pédales électriques par des pédales électromagnétiques		11,0 k€/km	2,4 M€	2,4 M€	2,4 M€
		TOTAL	7,5 M€	9 M€	8,8 M€
Electrification					
reprise du pictage caténaire (modif entraxe)		0,8 M€/km	52,8 M€	127 M€	100 M€
création sous-stations		20 M€	20 M€	35 M€	50 M€
		TOTAL	73 M€	162 M€	150 M€
Aménagement de plateformes en gares					
Nombre de gares	(estimation à dires d'experts)		3	2	2
		TOTAL	27 M€	22,4 M€	23,4 M€
		TOTAL	**1,9 Md€**	**3,5 Md€**	**4,4 Md€**

Suite et fin de la réponse du maître d'ouvrage

Le tableau ci-dessous détaille l'estimation globale pour les trois scénarios étudiés.



Les tableaux ci-dessous présentent les différences de longueurs et de temps de parcours entre les scénarios LGV et l'aménagement de la ligne existante pour Bordeaux Toulouse.

	Scénario priorité capacité 220 km/h					
	Ligne nouvelle		Ligne existante aménagée		Différence (LEA-LN)	
	distance	TDP	distance	TDP	distance	temps
Bordeaux-St-Jean à Agen	140 km	37 min	134 km	55 min	-6 km	+18 min
Bordeaux-St-Jean à Montauban	209 km	51 min	204 km	1h34	-5 km	+43 min
Bordeaux-St-Jean à Toulouse (direct)	252 km	1h05	255 km	1h54	+3 km	+49 min
TDP = Temps de parcours						

	Scénario optimisé h 220 km/					
	Ligne nouvelle		Ligne existante		Différence (LEA-LN)	
	distance	TDP	distance	TDP	distance	temps
Bordeaux-St-Jean à Agen	140 km	37 min	134 km	50 min	-6 km	+13 min
Bordeaux-St-Jean à Montauban	209 km	51 min	200 km	1h22	-9 km	+31 min
Bordeaux-St-Jean à Toulouse (direct)	252 km	1h05	251 km	1h40	- 1 km	+35 min

	Scénario priorité temps de parcours 220 km/h					
	Ligne nouvelle		Ligne existante		Différence (LEA-LN)	
	distance	TDP	distance	TDP	distance	temps
Bordeaux-St-Jean à Agen	140 km	37 min	132 km	46 min	-8 km	+9 min
Bordeaux-St-Jean à Montauban	209 km	51 min	198 km	1h17	-11 km	+26 min
Bordeaux-St-Jean à Toulouse (direct)	252 km	1h05	249 km	1h35	- 3 km	+30 min

Nota : la longueur de la ligne aménagée dans les trois scénarios est réduite par rapport à la situation existante du fait des shunts :
-réduction de 1 km pour le scénario priorité capacité (Langon)
-réduction de 5 km pour le scénario optimisé (Langon et Moissac)
-réduction de 7 km pour le scénario priorité temps de parcours (Langon, Port-Sainte-Marie, Moissac).

Appréciation de la commission d'enquête

Ces précisions sont intéressantes et permettent à la commission de mieux comprendre les différentes composantes des scénarios étudiés.

T2Q10 Construction d'une ligne nouvelle ou aménagement de la ligne existante entre Toulouse et Narbonne. La réforme des régions françaises conduit à la fusion des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, ce qui laisse penser que vont s'intensifier les liaisons entre Toulouse et Montpellier (aire urbaine de plus de 600 000 habitants à 240 km), non concurrencées par l'air. Les liaisons avec PACA (Marseille : aire urbaine de 1 750 000 habitants à 400 km), la Catalogne (Barcelone : agglomération de plus de 5 millions, à 400 km et en 3 h de train depuis décembre 2013), et la Lombardie (Milan : agglomération de plus de 7 millions d'habitants à 900 km) en seraient facilitées. La ligne existante est plus courte (150 km) que Bordeaux-Toulouse, moins vallonnée et moins contrainte (seule la traversée de Carcassonne constitue un point singulier). La construction d'une ligne nouvelle ou l'amélioration de la ligne existante Toulouse-Montpellier pour la rendre apte à la Grande Vitesse a-t-elle été étudiée en termes de gain de temps et de coût ?
*

Réponse du maître d'ouvrage

Dans un contexte de croissance démographique du Sud de la France et de dynamisation des échanges avec la Catalogne, l'amélioration de la liaison Toulouse-Narbonne s'inscrit dans la perspective de poursuite du maillage du réseau du Grand Sud qui bénéficie de la réalisation des projets de LGV Bordeaux Toulouse et de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan. L'axe Toulouse-Narbonne intéresse plusieurs types de relations voyageurs en reliant l'arc atlantique et méditerranéen et recouvre des enjeux européens (échanges avec la péninsule ibérique), des enjeux nationaux (relation entre métropoles du sud de la France) et des enjeux régionaux (usage du TER et accès aux agglomérations).
Sur la façade méditerranéenne, le contournement de Nîmes et Montpellier est actuellement en travaux, avec une mise en service en 2017 et un meilleur temps Paris-Montpellier en moins de 3h (pour la première étape d'aménagement). Au-delà, le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est au stade des études préalables à l'enquête d'utilité publique (horizon 2016) après un débat public en 2009. A sa mise en service, le meilleur temps sur Paris-Narbonne serait alors d'environ 3h50.

Le projet d'amélioration de la liaison Toulouse-Narbonne (150 km environ) a fait l'objet de pré-études fonctionnelles de 2010 à 2012, correspondant à un niveau préalable au débat public. Les enjeux environnementaux ont été répertoriés sur un large périmètre marqué par plusieurs zones très sensibles : zones urbanisées (en particulier de Toulouse, Castelnaudary et Carcassonne), zones naturelles (collines du Lauragais, la Montagne Noire, la Cabrades et le Minervois), le Canal du Midi et les étangs du Narbonnais et de Capestang, le massif de Male père et des Corbières et des vignobles AOC entre Carcassonne et Narbonne.
Le temps de parcours entre Toulouse et Montpellier, d'environ 2h actuellement, passera à 1h30 avec Montpellier-Perpignan. Selon les scénarios (soit par des réaménagements lourds de l'infrastructure existante, soit par la construction d'une Ligne nouvelle à Grande Vitesse ou des scénarios composés), l'amélioration de la liaison Toulouse-Narbonne permettrait de gagner entre 5 et 30 mn sur un trajet Toulouse-Montpellier.
Pour ce projet inscrit au projet de SNIT d'octobre 2011, la Commission 21 fait mention d'une fourchette de 930 à 3 820 M€ 2012, et le classe dans les projets à horizons plus lointains (après 2050).

T2Q11 Au regard de l'augmentation du trafic fret, quel est le calendrier des travaux d'entretien et de sécurisation (suppression des passages à niveau, réduction des vibrations et nuisances sonores, signalisation, sécurité etc.) des lignes existantes entre Saint-Médard-d'Eyrans et Saint-Jory et entre Bordeaux et Dax ? Quel est le coût prévu de ces opérations ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il n'est pas prévu d'opération spécifique à ce titre. Plus globalement, sur la période 2014/2020, il est prévu de réaliser 310 M€ de renouvellement de voie entre Bordeaux et Hendaye et 90 M€ entre Bordeaux et Toulouse. Par ailleurs sur la ligne Bordeaux Hendaye et dans la continuité du CPER précédent, est poursuivie la réalisation d'aménagements qui permettront d'améliorer la performance de la ligne, ainsi 180 M€ sont prévus au CPER 2015-2020.
Le programme de suppression de passages à niveau prévu pour les prochaines années est le suivant :
-pour Midi-Pyrénées : Pas de PN au Programme de Sécurisation National (PN IPSN) sur la ligne Bordeaux-Toulouse entre la limite de région Aquitaine/Midi-Pyrénées et Toulouse
-pour Aquitaine : projets de dénivellation en phase AVP pour 2 PN à Saint-Macaire sur la ligne Bordeaux-Toulouse
Discussions en cours pour un PLN à Marmande
Pour Bordeaux-Hendaye, études préliminaires d'amélioration et/ou de suppression prévues sur 3 PN à Saint-Geours-de-Maremme, Rion-des-Landes et Solferino. Le PN à Rion-des-Landes a été équipé de radars de franchissement.
La question de la résorption des points noirs bruit est à considérer dans le cadre de projets d'aménagement ou de programmes spécifiques. Ces programmes spécifiques doivent être cofinancés. Un programme pilote est en cours pour Bordeaux, sur les communes suivantes : Pessac, Talence,

Bordeaux, Bègles, Bassens et Lormont. Les autres sections sont généralement au stade d'établissement de cartographies ou de discussions non abouties avec les collectivités.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête n'estime pas cette réponse du maître d'ouvrage satisfaisante, dans la mesure où certains de ces passages à niveau connaissent un trafic transversal routier très important et que les critères d'appréciation du porteur de projet ne les prennent que très partiellement en compte à travers le calcul du moment (trafic routier x par nombre de trains journaliers).

324 Appréciation générale de la commission d'enquête sur les alternatives au projet

La commission estime que les informations contenues dans le dossier et les réponses du maître d'ouvrage à ses questions, ne sont pas entièrement satisfaisantes.

1 Le maître d'ouvrage ne semble pas avoir étudié les solutions alternatives avec suffisamment de précision et de réalisme. Affirmer que l'aménagement des voies existantes pour des vitesses de l'ordre de 200 km/heure serait aussi coûteux que la construction de la ligne nouvelle ne semble pas crédible. En effet les coûts de cette dernière comporte des postes qui n'existent pas, ou à un degré beaucoup moindre, dans le cas de l'aménagement d'une ligne existante.
Ce point est fondamental dans l'appréciation du bilan coûts/avantages. La commission aurait apprécié d'avoir des éléments plus clairs et synthétiques comparant les caractéristiques et les coûts des différentes alternatives possibles et de la voie nouvelle.

2 Les avantages possibles des solutions alternatives pour l'aménagement des territoires traversés et pour le service rendu aux usagers quotidiens ne semble pas avoir été suffisamment pris en compte. Il semble que le critère "réduction des temps de parcours" ait été largement dominant dans l'appréciation des diverses solutions. La notion de « service équivalent » serait donc à nuancer en y intégrant la priorité à donner désormais à la desserte quotidienne qui passe nécessairement par la mise en sécurité, l'entretien et la modernisation du réseau existant. Ainsi, la nécessité de construire une ligne nouvelle n'apparaît pas aussi clairement que ne l'affirme le maître d'ouvrage.

3 La commission estime qu'il n'est pas pertinent d'inclure les coûts de suppression des passages à niveau et des autres aménagements de sécurité (comme la modernisation des aiguillages) dans l'estimation comparative de l'aménagement des voies existantes et de la construction d'une ligne

nouvelle. Même dans l'hypothèse de la construction des lignes nouvelles, ces mesures de stricte sécurité s'imposeront sur les lignes existantes.

4 Plusieurs intervenants ont au cours de l'enquête publique, souligné l'insuffisance des études du maître d'ouvrage concernant l'aménagement de la ligne POLT. La commission, qui pouvait penser qu'une étude avait été faite sur sa modernisation, ne comprend pas que le porteur du projet n'ait pu fournir des éléments fiables pour l'aménagement de cette ligne, au-delà du simple maintien de ses performances actuelles. Une estimation de niveau « avant-projet sommaire » aurait dû être produite préalablement au choix de l'option LGV, de préférence à l'aménagement de la ligne existante.

5 L'aménagement de la POLT entre Limoges et Toulouse est un enjeu fondamental, non seulement pour le maintien de la desserte de villes moyennes (Cahors, Gourdon, Souillac, Brive), mais aussi, avec leurs correspondances par car, pour l'irrigation des villes et villages voisins. Par ailleurs, il est intéressant pour l'agglomération toulousaine et la région Midi-Pyrénées de pouvoir disposer d'un choix entre des itinéraires de temps de parcours très proches (4h30), l'un par Bordeaux, les autres par Limoges ou Orléans, avec des prix de billets probablement assez différents. Enfin, la modernisation de la POLT assurerait la pérennité des dessertes existantes, notamment par les trains de nuit au départ de Paris-Austerlitz.

6 La commission pense que certains postes de l'estimation de la construction de la ligne nouvelle ont été assez largement sous-évalués par le porteur du projet, notamment en ce qui concerne le poste « terrassements », lourdement grevé par un très fort déficit en matériaux de remblais, nécessitant de nombreuses ouvertures de lieux d'emprunt et des transports sur des distances importantes.

7 La commission pense que certains postes de l'estimation des solutions alternatives (notamment la ligne existante Bordeaux-Toulouse) ont été surévalués par le porteur du projet, notamment en ce qui concerne les "shunts" dont les coûts kilométriques sont très supérieurs à ceux de la ligne nouvelle.

8 La disproportion des coûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance entre les diverses alternatives semble devoir conduire à des différences dans le prix du billet influant sur la fréquentation. D'un côté, les usagers voyageant pour affaire, seront peu sensibles à un prix élevé pour payer le bénéfice d'une réduction de temps de parcours, mais, pour les liaisons radiales, ils pourront préférer la voie aérienne. D'un autre côté, les usagers se déplaçant à leurs propres frais, sans réductions, pencheront pour des billets moins chers, quitte à accepter des temps parcours un peu supérieurs.

9 Les coûts d'investissement du GPSO/LN ne risqueront-ils pas de tarir durablement les finances publiques de l'État et des collectivités territoriales au détriment du maintien en état des lignes et des gares existantes ? N'y

aura-t-il pas alors deux catégories d'usagers : les habitants des grandes agglomérations qui utiliseront le réseau à grande vitesse pour se rendre à Paris et dans d'autres villes, et ceux des zones rurales et montagnardes qui ne disposeront plus de moyens décents de déplacement collectif et seront alors contraints à utiliser l'automobile ?

10 De nombreuses observations d'intervenants au cours de l'enquête font part de leur crainte que la construction de lignes nouvelles à grande vitesse, comme Poitiers-Limoges et Bordeaux-Toulouse, ne conduisent le gestionnaire du réseau à négliger l'entretien des lignes existantes. Cela le conduirait, à court et moyen termes, à supprimer progressivement des services (desserte des gares secondaires, trains de nuit, etc.), voire à fermer d'autres gares et lignes. Selon eux, il est facile pour le gestionnaire du réseau, après avoir (volontairement ou non) dégradé le service public de transport collectif, de constater leur faible fréquentation et, par conséquent, leur "non-rentabilité". La fermeture de gares et de lignes, comme la démonstration en a été faite au cours de cette enquête dans une vallée pyrénéenne, ne risque-t-elle pas d'apparaître comme inéluctable ? La commission d'enquête partage ces craintes.

33 Projet technique mis à l'enquête

331 Caractéristiques techniques en section courante

3311 Observations du public

33111 Observations générales du public sur le tracé

Dans plusieurs interventions, le tracé est qualifié de *« tortueux »*, d' « *incongru* », de *« trop proche des habitations*. Il serait incompatible avec la grande vitesse et ne permettrait pas d'atteindre les performances annoncées. Il devrait être plus droit, plus court. Ce tracé, est souvent jugé *« déraisonnable et inutile »*. Le tracé impacte de façon excessive l'environnement et les bâtis existants. Les riverains subiront des nuisances sonores et visuelles très lourdes.

De nombreux particuliers, entreprises, syndicats mixtes, associations et communes ont eu recours à une société civile professionnelle d'avocats pour présenter des mémoires relatant l'ensemble des impacts générés par le projet et conduisant à des expropriations, des nuisances acoustiques et visuelles, des atteintes au patrimoine culturel, des pertes d'exploitation tant au niveau agricole qu'hôtelier (gîtes), des démembrements du foncier agricole et à la dévaluation du bâti.

Environ un tiers des communes concernées ont délibéré sur le projet. La plupart sont opposées, certaines demandent des modifications du tracé, soit pour éviter les zones urbanisées, soit pour s'en éloigner, soit pour une translation qui éviterait de morceler des parcelles. Le conseil municipal de Roquefort (47) par délibération, désapprouve le tracé proposé et demande qu'un autre soit étudié.

Des municipalités demandent à ce que le tracé soit conforme aux orientations ministérielles et au rapport final du débat public de 2005 quant au rapprochement des infrastructures autoroutières et ferroviaires afin de regrouper les nuisances et de limiter les effets de coupure.

D'autres souhaitent que soit respecté le tracé initial souvent plus direct et moins onéreux évitant des zones urbanisées. Ils manifestent le doute que le projet n'ait pas été parfois influencé par des élus locaux ou des personnes bien placées dans l'appareil d'Etat. A contrario on peut noter que dans les communes de Saint-Martin-d'Oney (40) et d'Uchacq-et-Parentis (40) une mise au point des élus sous forme d'une contribution a recueilli 93 signatures approuvant le tracé modifié finalement retenu.

Plusieurs observations déplorent que l'enquête ne porte pas sur un projet reliant Bordeaux à l'Espagne, le tracé actuel jusqu'à Dax n'ayant de sens que s'il est relié à Hendaye.

33112 Observations du public sur le profil en long, les ouvrages d'art et les ouvrages souterrains

Il est déploré le préjudice moral, environnemental et visuel, causé par un remblai du tracé jugé trop important.

Un abaissement de l'altimétrie du profil en long est souvent demandé de telle sorte qu'il soit le plus proche possible du terrain naturel et minimise l'impact visuel des ouvrages. Toutefois des observations contradictoires sont relevées pour souligner les dangers concernant les nappes phréatiques.

La municipalité de Montbeton (82) demande qu'une solution soit trouvée pour s'affranchir d'un point bas du tracé qui nécessiterait un poste de relevage des eaux pluviales.

Généralement, les ouvrages d'art sont jugés trop nombreux et trop longs, ce qui entraîne un coût du projet exorbitant.

Un traitement architectural des ouvrages est souvent souhaité afin de respecter une harmonie avec l'existant.

Des prolongements de viaducs sont sollicités en lieu et place de modelés paysagers permettant une conservation en l'état des terrains.

Il également demandé qu'en passage inférieur, les hauteurs d'ouvrage permettent la circulation des camions et qu'une protection phonique soit réalisée sur les viaducs.

La réalisation des tunnels est généralement bien acceptée par le public du fait de l'effacement des nuisances visuelles et sonores.

33113 Observations du public concernant la variante H 228 ter du tracé à Layrac (47)

Située sur à Layrac (47), la variante H 228 ter du tracé est présentée par le conseil municipal de cette commune et soutenue par l'agglomération d'Agen.

Dans cette contre-proposition, la ligne nouvelle emprunterait les emprises de l'autoroute A 62 actuelle qui devrait être décalée légèrement vers le Sud.

De nombreuses observations, quasi unanimes, favorables à celle-ci ont été relevées sur les registres d'enquête au motif qu'elle serait moins pénalisante pour le bourg et qu'elle réduirait de façon considérable les effets sur l'environnement humain (nuisances sonores), l'environnement physique et naturel ainsi que sur le paysage et la protection des monuments historiques.

Toutefois, une entreprise de gravières s'y oppose au motif qu'une partie de ses sites d'exploitation serait touchée.

Pour sa part, la commune voisine de Moirax (47) souhaite que le tunnel, prévu sur son territoire et débouchant sur Layrac (47), soit abaissé des 4 à 5

mètres actuels au plus bas niveau possible, afin de réduire, d'une part l'impact visuel sur le paysage du site inscrit et, d'autre part les nuisances acoustiques. Le sénateur-maire de Moirax (47) propose ainsi une variante du tracé appelée « H 228 ter optimisé ».

3312 Synthèse des éléments contenus dans le dossier d'enquête

33121 Le tracé en plan

Selon le dossier (pièce F/vol.1/§ 41), le tracé en plan d'une voie ferrée doit présenter, en fonction de la vitesse envisagée, un alignement le plus droit possible et des courbes douces limitées par un rayon de courbure minimal. Pour une LGV (vitesse 350 km/h), le rayon de courbure minimal est compris entre 6,5 et 7,5 km. Au stade de l'avant-projet sommaire, pour les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, le rayon recommandé serait de 6,425 km (pour un rayon minimal normal de 5,9 km). Pour des raisons de confort, de sécurité, et d'entretien de l'infrastructure, les alignements et les courbes sont séparés par des éléments géométriques appelés « raccordements progressifs ».

Pour l'autorité environnementale le tracé Bordeaux-Dax n'est justifié que dans la perspective de son prolongement jusqu'à la frontière espagnole. Le maître d'ouvrage a répondu que la consistance du programme du GPSO telle que présentée dans l'étude d'impact est fixée dans la décision ministérielle du 30 mars 2012.

33122 Le profil en long, les ouvrages d'art et les ouvrages souterrains

Selon le dossier (pièce F/vol.1/§ 41), le profil en long représente les variations d'altitude de la ligne et son positionnement par rapport au terrain naturel. La déclivité maximale des pentes et rampes est de 35 m/km. Le rayon recommandé du profil en long pour le projet de lignes nouvelles serait de 25 km (pour un rayon minimal normal de 21 km).

Les déblais seront réalisés dans des terrains meubles ainsi que dans des terrains indurés ou rocheux qui pourront nécessiter l'emploi de moyens spéciaux y compris l'explosif. En général, les talus sont prévus selon une pente de 1 (hauteur) pour 2 (largeur). Dans les déblais supérieurs à 10m, des risbermes (plateformes) seront aménagées dans les talus pour en augmenter la stabilité et en faciliter l'entretien.

Les remblais seront réalisés avec les matériaux issus des déblais du chantier et profilés avec des pentes de 1 (hauteur) pour 2 (largeur). Si la pente du terrain naturel est supérieure à 15 %, des redans d'accrochage seront réalisés.

Pour les petits et grands remblais des mesures paysagères sont prévues dans le dossier sous forme de modelé paysager, d'écrêtement de talus ou de reconstitution de lisière.

Suite à une recommandation de l'autorité environnementale sur la compatibilité du projet avec le SDAGE Adour-Garonne, le maître d'ouvrage précise (Pièce B/chapitre 4/page 180) que le profil en long du projet a été rehaussé dans le massif landais et plus particulièrement dans les zones d'affleurement des nappes vulnérables. Ainsi le profil en long a été relevé dans certains secteurs, d'environ 1,5 à 2 m de manière à éviter des déblais ou profils rasants. Cette disposition technique permet en outre de garantir la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau.

Le projet de lignes nouvelles prévoit la construction de 506 ouvrages répartis en 120 de type 1, 59 de type 2 et 327 de type 3.

Le traitement architectural des ouvrages de longue portée (franchissement de vallées) et de ceux moins importants et plus répétitifs (ponts-routes et ponts-rails) sera cohérent mais pour ces derniers leur forme et leur modénature apparaitront moins marquantes dans le territoire. (Pièce J/annexe1/schéma directeur architectural et paysager).

Le dossier précise que les tunnels et tranchées couvertes sont concentrés entre Agen (47) et Toulouse (31). Les entrées de tunnels nécessiteront la réalisation d'ouvrages hors front de taille, destinés à être remblayés. Pour ces sections de tunnels, des ouvertures à section progressive seront ménagées en partie supérieure de la voûte. Une analyse attentive des terrassements contigus sera menée suivant les cas afin de limiter les effets visuels de ces structures à forte connotation technique au profit de remblais partiels et d'une végétation d'accompagnement appropriée. Les émergences des tunnels seront arasées suivant le profil du terrain reconstitué dès que les configurations techniques le permettront. (Pièce J/annexe1/schéma directeur architectural et paysager).

33123 La variante H 228 ter du tracé à Layrac (47)

Le dossier mentionne que le centre-bourg de Layrac (47) présente des monuments historiques dont les périmètres seront interceptés par la ligne nouvelle : l'église Saint Martin (classée), la tour isolée de l'église (inscrite) (pièce J/annexe 1 : schéma directeur architectural et paysager).

Il est fait mention que les études ultérieures rechercheront les possibilités d'optimisation du calage du tracé afin d'améliorer l'insertion du projet par rapport au bourg (pièce F/volume 4.7).

3313 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de commission d'enquête

T31Q1 La commission demande au maître d'ouvrage, d'expliciter le bilan des avantages et des inconvénients qui a présidé à la modification des tracés et des ouvrages tels qu'ils étaient antérieurement prévus à Ambrus (47) ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le Comité de pilotage du 23 juin 2011 avait retenu une proposition de tracé au sud du carrefour du Placiot (PK 110,5) compte tenu en particulier des enjeux de l'environnement naturel dans ce secteur, dont le site biologique de Coucurret objet d'une protection réglementaire par Arrêté Préfectoral de Protection du Biotope(APPB) depuis 1983. Cet APPB était situé immédiatement au nord du Carrefour du Placiot.
Dans le cadre de la concertation plusieurs acteurs, dont les communes de Xaintrailles et Pompiey, avaient mis en avant, d'une part l'intérêt d'un éloignement du cœur du Domaine du château de Xaintrailles en restant à égale distance du château d'Ambrus et de celui de Xaintrailles et, d'autre part, le besoin d'actualisation de l'APPB de Coucurret pour intégrer l'évolution des enjeux biologiques du secteur mis en évidence par les inventaires écologiques. Ils demandaient de retenir une hypothèse de tracé passant au nord du carrefour du Placiot dans le site de Coucurret. Dans le cadre de l'optimisation de l'hypothèse de tracé retenue en début d'étape 3, l'étude complémentaire du maître d'ouvrage a montré que l'évolution du périmètre de l'arrêté préfectoral de protection du biotope de Coucurret pourrait être compatible avec un décalage du tracé au nord du carrefour du Placiot ; sous réserve de la bonne intégration des enjeux écologiques encore présents sur ce secteur.
La révision de l'APPB a été instruite par les services de l'Etat en 2012, aboutissant à la protection de terrains au sud du carrefour (APPB des étangs de la Lagüe du 10 octobre 2012).
Le tracé décalé au nord, cohérent avec la révision de l'APPB de Coucurret, permet globalement une meilleure intégration et une amélioration du rétablissement tenant compte de l'itinéraire de convoi exceptionnel de Golfech. Par rapport au tracé antérieur, le report vers le Nord représente un décalage de 600 m au droit du carrefour du Placiot, 350 m au droit du franchissement de la route entre Xaintrailles et Ambrus, et 17 m au passage de la RD108. Passant à 1400 m du bourg de Xaintrailles et 800 m du bourg d'Ambrus, le tracé présenté à l'enquête publique présente :
- un moindre impact sur le bâti notamment au droit des hameaux au Nord de Pompeiy, Ambrus, Xaintrailles, Fargues-sur-Ourbise (pour ceux restant au Sud du tracé décalé) ;
- en contrepartie un rapprochement du hameau de Cantinolle (au nord du tracé, sur la commune de Xaintrailles) ;
- à noter qu'au niveau de ce dernier hameau, le projet est prévu en déblai (après le passage de la RD 108, dans un contexte vallonné), avec un passage à 125 m environ du hameau depuis l'axe du tracé ;
- un moindre impact environnemental, plus pertinent au regard des enjeux écologiques actualisés ;
- une meilleure insertion des rétablissements routiers par un abaissement du profil en long sur tout le secteur, avec un passage de l'itinéraire Golfech par-dessus la RD 655.

Le tracé retenu pour l'enquête a été présenté et a reçu un avis favorable en concertation locale le 21 juin 2012, avec les maires de Pompiey, Xaintrailles et Ambrus, puis le 25 juin 2012 avec les maires des communes d'Ambrus, Pompiey, Buzet-sur-Baïse, Xaintrailles, Montgaillard, Vianne, Feugarolles et Bruch, avant de faire l'objet de la Commission consultative le 23 juillet 2012 présidée par le Préfet du Lot-et-Garonne. Celle-ci a conclu favorablement sur le tracé retenu pour l'enquête compte tenu du consensus se dégageant auprès des services de l'Etat et des communes concernées. Répondant à la demande du maire d'Ambrus, RFF a présenté les raisons du choix du tracé retenu aux riverains de la commune d'Ambrus le 29 août 2012. Au cours de cette réunion à laquelle une vingtaine de personnes ont participé, les questions ont porté sur la justification du tracé, les acquisitions foncières, l'ouvrage d'art sur le ruisseau du Moureau et l'opportunité du projet.

Le tracé présenté à l'enquête publique paraît ainsi adopter le meilleur compromis en fonction des différentes contraintes et attentes.
Le passage auprès du hameau de Cantinolle, s'effectuant en déblai, limite les impacts. Il fera l'objet de mesures d'insertion soignées avec étude paysagère spécifique.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

T31Q2 Suite au changement de tracé de la LGV au niveau d'Uchacq-et-Parentis (40), le tracé du raccordement inter-gares a été modifié. Le maître d'ouvrage rappellera les avantages de cette dernière liaison par rapport à la précédente.

Réponse du maître d'ouvrage

Suite à une demande des acteurs locaux (communes d'Uchacq-et-Parentis, Saint- Martin d'Oney, agglomération du Marsan, habitants d'Uchacq-et-Parentis…), RFF a poursuivi ses études sur la recherche d'un fuseau de 1000 m, extérieur au périmètre d'études, de janvier à mai 2010. Des études complémentaires ont été menées de février à avril 2010 avec analyse comparative des choix de fuseaux. Suite à une réunion de la commission consultative des Landes en mai 2010 exprimant une très nette préférence pour le fuseau Nord (dit aussi fuseau Uchacq), ce choix a été validé par le Comité de pilotage le 31 mai 2010.
Les résultats de l'étude complémentaire présentés et concertés avec les élus locaux et les services de l'Etat, sont résumés dans le tableau suivant, comparant le fuseau précédemment acté par le Comité de pilotage en janvier 2010 (dit fuseau Copil) avec le fuseau Uchacq le plus au Nord et un fuseau intermédiaire (dit fuseau central) :

	Fuseau Copil	Fuseau Nord	Fuseau central
Présence d'enjeux humains	C	A	B
Présence d'enjeux physiques	B	A	B
Présence d'enjeux naturels et biologiques	A	B	B
Présence d'enjeux paysagers et patrimoniaux	A	C	B
Fonctionnalités	A	B	A
Critère technico-économique	C	A	B

Le fuseau «Uchacq » offre des avantages principaux sur les enjeux humains sur l'évitement des quartiers de Loubit et du Breuilh et leurs 70 maisons au sein du fuseau Sud du Copil de janvier contre 24 bâtis sur le fuseau « Uchacq ». Les fonctionnalités sont légèrement moins favorables dues à un éloignement de la gare d'environ 1.5 km du centre de Mont-de-Marsan et de 1.5 km de l'échangeur du Caloy sur l'A65, procurant des temps de parcours routier et ferroviaire supérieurs d'environ 1 mn. Le critère technico-économique est favorable au fuseau « Uchacq » car il permet de réduire sensiblement le nombre d'ouvrages d'art courants. Les communes et l'agglomération réunies en commission consultative en mai 2010 se sont massivement prononcées pour le fuseau « Uchacq ».

La décision ministérielle du 27 septembre 2010 a confirmé le choix du fuseau Nord pour la recherche d'un tracé.
A cette étape de conception du projet il n'existait pas encore de projet de tracé pour la liaison inter-gares, ni même de fuseau pour cette dernière mais seulement une aire d'études au sein de laquelle rechercher des tracés à comparer, en fonction du positionnement de la gare nouvelle sur la LGV et de la ligne existante Mont-de-Marsan/Roquefort. C'est l'ensemble des fuseaux, avec les fonctionnalités associées, qui ont fait l'objet d'une analyse multi-domaines et non pas des tracés de liaisons inter-gares qui ont été comparés.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse apportée par le maître d'ouvrage est la résultante d'une analyse multi-domaines, après études complémentaires et comparatives de plusieurs fuseaux. Le tracé retenu est le moins impactant pour le milieu humain, mais également le plus favorable dans l'approche technico-économique. Le maître d'ouvrage dans sa réponse souligne que les

communes et l'agglomération se sont massivement prononcées pour le tracé soumis à l'enquête. Le maître d'ouvrage rappelle que le choix résulte de l'analyse multicritères de l'ensemble des fuseaux étudiés et non des tracés de liaison inter-gares, vu qu'à ce stade de conception du projet, il n'existait pas encore de projet de tracé de la liaison inter-gares.

T31Q3 La commission demande au porteur de projet de détailler les avantages et inconvénients de la solution H 228 ter par rapport au tracé figurant au dossier ?

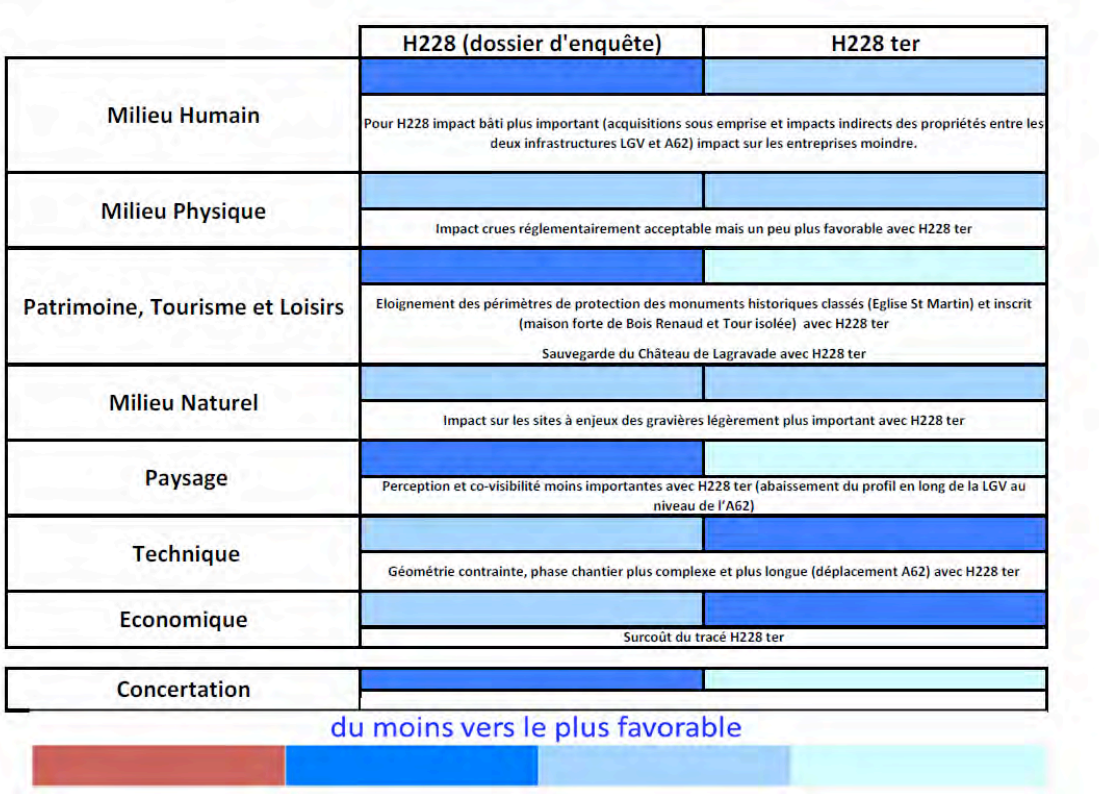
Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a fourni une analyse comparative H 228/H 228 ter de 17 pages qui, après un préambule retraçant les différentes hypothèses de tracé au droit de la commune de Layrac (47), présente :

-Une analyse multi-domaines H228/H228ter sur la géométrie du tracé (tracé en plan et profil en long), la déviation de l'autoroute A62 et les dispositions liées au jumelage des deux infrastructures (Guide technique-Jumelage des plates-formes ferroviaires et routières ou autoroutières ou GEFRA) ;
-Une analyse comparée des impacts (en exploitation et en phase « chantier »)
-Une analyse comparée des coûts.

En guise de conclusion, le maître d'ouvrage précise : *« Comme indiqué en introduction, la commune de Layrac a toujours manifesté son opposition au projet présenté par le maître d'ouvrage, en souhaitant promouvoir un tracé au nord de l'A 62. Au cours de la réunion publique organisée le 18 novembre 2014 par la municipalité (rassemblant plus d'une centaine de personnes), les différents aspects de cette analyse comparative ont pu être présentés et discutés. Les expressions du public ont été très nettement en faveur du tracé H 228 ter au côté d'interventions sur l'opportunité du projet de lignes nouvelles ».*

Il fournit un tableau récapitulatif qui permet de visualiser les aspects plus ou moins favorables des deux hypothèses reproduit ci-dessous.



Appréciation de la commission d'enquête

Il est regrettable qu'une nouvelle fois le maître d'ouvrage ne fournisse pas une décision ou une orientation claire sur ce tracé alternatif. Néanmoins, la commission d'enquête note les améliorations apportées par la variante H228 Ter, au niveau des impacts sur le milieu humain, le patrimoine, le tourisme et le paysage. Elle ne génère pas de nouveaux impacts au niveau des milieux physique et naturel. Toutefois, elle occasionne un impact plus important sur les contraintes techniques et économiques du fait d'une déviation de l'A62 sur un linéaire d'environ 2 km qui évite, néanmoins, un double franchissement de celle-ci dans le H228 présenté au dossier. Le surcoût est estimé par SNCF Réseau à environ +20M€.

T31Q4a : Suite à l'observation de la municipalité de Roquefort (47), la commission d'enquête demande au maître d'ouvrage, les raisons pour lesquelles un autre choix de tracé n'a pas été proposé.

Réponse du maître d'ouvrage

Le Conseil municipal de Roquefort fait part de son opposition non au projet de ligne nouvelle mais à la liaison ferroviaire inter-gares et à l'accès routier à la gare nouvelle depuis l'Est.

Concernant la liaison inter-gares (LIA), lors des phases de concertation préalables à l'enquête publique, le maître d'ouvrage a étudié plusieurs

hypothèses de tracé de cette infrastructure, études qui ont fait l'objet de concertations depuis plusieurs années. Trois hypothèses de tracés complémentaires ont ainsi été présentées à la commune le 3 octobre 2011. En retour, la mairie de Roquefort a fait état de sa préférence pour l'étude de l'une de ces hypothèses, correspondant sensiblement au tracé présenté à l'enquête publique.

La mise au point du projet de tracé s'est poursuivie au cours du premier semestre 2012 en intégrant une demande locale de modification de prise en compte d'enjeux économiques sur le territoire de Roquefort. Le tracé de la LIA ainsi optimisé a été présenté en commission consultative sectorielle en présence des élus le 26 juillet 2012. Cette réunion tenue sous la présidence du Préfet a conclu que « le nouveau tracé alternatif présenté par RFF pour la LGV, la liaison inter-gares et les rétablissements font consensus, et sera donc retenu pour la suite des études et la préparation de la phase d'enquête publique ; ce choix sera soumis à la validation formelle du prochain Comité de pilotage ».
Le Comité de pilotage du 26 octobre 2012, puis la décision ministérielle du 23 octobre 2013 ont ensuite validé le tracé présenté à l'enquête publique.
Le maître d'ouvrage rappelle que la LIA fait partie du projet ferroviaire global prévoyant une liaison ferroviaire entre la gare nouvelle et le réseau existant, avec en phase d'exploitation des navettes TER (en prolongement de dessertes existantes) et en phase travaux la desserte de la base travaux. L'Agglomération d'Agen s'est d'ailleurs prononcée favorablement sur ce principe.

Le tracé alternatif proposé lors de l'enquête publique par l'association AdDIR pour la LIA, et dont fait état la délibération de la mairie de Roquefort, appelle les observations suivantes :
-une analyse sommaire de sa faisabilité technique a été effectuée. Ce tracé ne semble pas comporter de difficultés majeures et est sensiblement similaire d'un point de vue géométrique au tracé proposé à l'enquête publique
D'un point de vue hydraulique, le tracé du barreau s'inscrit, pour son extrémité nord, dans la plaine inondable de la Garonne. Les modélisations réalisées pour le GPSO montrent que les contraintes hydrauliques imposent de limiter le nombre de piles dans le lit mineur de la Garonne, ne laissant la possibilité que d'un seul appui.
La variante nord proposée franchissant la Garonne de biais entrainerait un allongement de l'ouvrage, et donc des coûts supplémentaires.
- concernant l'impact humain, la cartographie ci-dessous permet d'apprécier l'impact direct sur les bâtis. En l'absence d'études plus détaillées une emprise prévisionnelle d'une largeur de 35m de part et d'autre de l'axe a été retenue. Selon les deux hypothèses de variantes présentées lors de l'enquête, l'impact bâti est estimé entre 15 (variante Est) et 22 unités foncières (variante Nord), dont 5 entreprises au droit de la zone d'activité Terrasse de Garonne implantée en 2012.
Pour mémoire le tracé proposé à l'enquête publique impacte 17 unités foncières dont aucune activité industrielle.
- de plus il convient de rappeler que le maître d'ouvrage s'est efforcé de prendre en compte dans la conception de l'implantation de la liaison inter-gares, le schéma d'infrastructures routières porté par l'Agglomération d'Agen.

Ainsi en concertation avec l'Agglomération d'Agen, le tracé de LIA présenté à l'enquête publique mutualise les impacts avec le projet de la rocade ouest d'Agen.
Dans le cas de la variante proposée par l'AdDIR et la commune de Roquefort, l'impact indirect serait très fort sur les zones d'habitations qui se situeraient entre les deux infrastructures.

Ces éléments conduisent le maître d'ouvrage à considérer que le projet présenté à l'enquête publique présente le meilleur compromis. Il propose donc de poursuivre la mise au point du projet sur cette base, en recherchant dans le cadre des études détaillées les meilleures conditions d'intégration du projet dans son environnement (insertion paysagère, conditions des rétablissements routiers, notamment pour la connexion RD656 et gare nouvelle ; cf. également contributions de la CAA « sur proposition de la commune de Roquefort » souhaitant ne pas retenir la connexion entre Laberneze et Le Pont de Lasalle (rue de la Plaine)

Appréciation de la commission d'enquête

Une remarque importante dans la réponse du maître d'ouvrage est le fait que la liaison gare-gare fait partie intégrante du projet ferroviaire. Cela sous-entend que sa remise en cause impacte l'ensemble du GPSO.
La plupart des réponses fournies par le maître d'ouvrage figent le projet en la forme du dossier et renvoie à des évolutions éventuelles dans le cadre des études détaillées ultérieures. Le maître d'ouvrage se refuse de prendre position. Il faut tout de même considérer, sur ce point bien précis de la liaison gare-gare, le rejet de la commune de Roquefort et des trois autres communes traversées par celle-ci. Il s'agit d'une unanimité. A cette liaison ferroviaire est préférée une liaison par route voire électrique. De plus, le coût de la réalisation ferroviaire pour 7 kms de trajet effectifs ne plaide pas favorablement pour ce projet.

T31Q5 Pour Castelsarrasin (82), la commission d'enquête demande au maître d'ouvrage, les raisons pour lesquelles un autre choix de tracé n'a pas été proposé, et si les réserves formulées par le conseil municipal de cette commune ont bien été intégrées.

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant Castelsarrasin, une demande porte sur un décalage du tracé « plus au Nord en direction de Fronton » (observation 82-CASA-07). Cette demande n'avait été produite par les acteurs locaux jusqu'à ce jour.

Le hameau de Bénis s'étend en longueur au sud de Castelsarrasin et présente un enjeu important, pris en compte dès l'origine. Le fuseau retenu en fin d'étape 1 des études permet d'éviter les bâtis de ce hameau en étant positionné pour partie au sud de Bénis. Ce fuseau a été préféré à un fuseau

plus au nord présentant en particulier des enjeux humains plus importants sur les communes de Castelsarrasin, Castelferrus, Saint-Aignan et Castelmayran.

Toutes les hypothèses de tracé ont ensuite été positionnées au Sud du hameau de Bénis, paraissant plus favorables pour diminuer l'impact environnemental et humain du tracé. Le tracé présenté à l'enquête publique est, parmi ceux étudiés, celui qui est positionné le plus au Sud.
Les réserves formulées par la commune de Castelsarrasin portent sur 8 points émis par l'Association de Sauvegarde de Bénis.

Vis à vis de l'aménagement prévu, les observations portent d'abord sur la prise en compte du caractère inondable de la zone.

Rappelons au préalable que les études hydrauliques prennent en compte le caractère inondable de la zone de Bénis, elles sont basées sur la crue de référence de 1875 pour la Garonne et la crue centennale pour la Gimone. 9 ouvrages de décharges (ouvrages de 3125 m d'ouvertures hydrauliques au total, depuis Garganvillar jusque Saint-Porquier) sont créés sous la ligne nouvelle, qui servent également d'ouverture pour faire passer les rétablissements de voiries.

De plus, quelques adaptations sont nécessaires sous la ligne existante Beaumont de Lomagne / Castelsarrasin (ligne fret non électrifiée) : un nouvel ouvrage de 50 m à proximité de la rive droite de la Garonne, un ouvrage allongé de 14 m au niveau du ruisseau du Sanguinenc, ainsi que 2 décaissements du terrain naturel de faible importance.

Le tiret 6 porte sur le positionnement de l'ouvrage hydraulique sous la LGV au lieu-dit Gayte, PK 194, avec la crainte que cette ouverture ne remette en cause la sécurité d'un bâti en cas de crue. Tel n'est cependant pas le cas au vu des études hydrauliques du maître d'ouvrage : ces études montrent que pour ce bâti situé en zone inondable, en aval du projet de lignes nouvelles, le niveau d'eau en cas de crue serait légèrement moins élevé avec le projet que sans le projet. Les études détaillées hydrauliques en phase d'études détaillées permettront de vérifier précisément cette situation, et la concertation se poursuivra avec les riverains et les élus.

Le tiret 8 porte sur la modification de l'ouvrage sous la ligne existante au lieu-dit Nauguillès, à l'amont immédiat du hameau de Bénis. Il s'agit en réalité d'un très faible décaissement sous l'ouvrage (inférieur à 1m), dont l'effet est de *stabiliser les vitesses d'écoulement des eaux à travers la ligne existante sans provoquer d'élévation du niveau des eaux sur les maisons en aval.*

Concernant le rétablissement de la RD14 (tiret 5), la proposition figurant dans le dossier d'enquête publique n'est pas souhaitée car elle impacte une digue en terre contribuant à la continuité de la protection contre les inondations. De nouveaux échanges ont eu lieu avec la mairie de Castelsarrasin courant 2014 avant l'ouverture de l'enquête publique, proposant une nouvelle configuration de ce rétablissement sans impacter la digue. Cette nouvelle proposition, portant

sur le rétablissement de la RD14 à son emplacement actuel sous l'ouvrage de la voie ferrée existante Beaumont-Castelsarrasin, a soulevé des réserves compte tenu de la consommation de foncier et du rapprochement des circulations routières des maisons du hameau. Une contre-proposition impliquant pour le projet un nouvel ouvrage sous la voie ferrée existante Beaumont-Castelsarrasin a été formulée.

S'agissant de dispositions relatives aux aménagements permettant au projet de ne pas modifier la protection contre les crues, les mises au point seront poursuivies en phase d'études détaillées. En fonction du calage définitif du projet, les études hydrauliques seront actualisées et approfondies avant accomplissement des procédures loi sur l'eau.
Il en est de même pour les conditions de rétablissement de la voirie, qui seront examinées en concertation locale et avec le gestionnaire de voirie.
Concernant le positionnement d'une base travaux (tiret 4), le maître d'ouvrage renvoie au projet présenté à l'enquête publique, qui ne prévoit pas de base travaux sur la commune.

Concernant l'ouverture de carrières (tiret 2), le maître d'ouvrage rappelle que les éventuels emprunts ne sont pas positionnés à ce stade et feront l'objet de procédures complémentaires.

La contribution indique également un refus d'amas ou de stockage de matériaux indésirables ou non utilisés par la LGV (tiret 3) Pour information, la démarche de SNCF Réseau pour les zones de dépôts est la suivante :
- utiliser les excédents de matériaux pour la réalisation de modelés paysagers, selon les cas en pente douce permettant une restitution des surfaces à l'agriculture ;
- restituer, dans le cas des dépôts provisoires, des terrains agricoles remis en état ;
- implanter les zones de dépôts définitifs préférentiellement dans les délaissés et en évitant les zones agricoles à enjeux ;
- étudier ces questions en concertation avec les services de l'Etat, les exploitants et les propriétaires concernés.

Les aires de dépôts définitifs ne constituent nullement des « amas de matériaux ». Ces aires feront l'objet de mesures spécifiques permettant une bonne insertion dans leur environnement (restitution à l'agriculture, replantation dans le prolongement des trames arborées existantes,…).

Enfin, la commune de Castelsarrasin demande la remise en état des superficies agricoles, afin de retrouver les caractéristiques agronomiques initiales du sol (tiret 7). On se réfèrera à ce sujet à la réponse à la question T51Q13.

Appréciation de la commission d'enquête

Plusieurs points soulevés par la municipalité de Castelsarrasin :

-Concernant le secteur de Bénis, c'est le choix le moins impactant pour le facteur humain qui a été retenu par rapport aux secteurs bâtis de Castelsarrasin, Castelferrus, Saint-Aignan et Castelmayran ;

-Par rapport aux autres points soulevés par la municipalité de Castelsarrasin, et en particulier les problèmes de protection des crues la réponse du maître d'ouvrage est moins tranchée, des propositions avec concertation sont en cours, des mises au point seront poursuivies en phase projet ;

-Il en de même pour les ouvertures de carrières qui à ce jour ne sont pas positionnées.

T31Q6 Initialement le profil en long avait été défini pour répondre aux inquiétudes des riverains en matière de nuisances sonores. Que compte proposer le maître d'ouvrage à la municipalité de Montbeton (82) pour s'affranchir d'un poste de relevage, tout en respectant les normes sonores aux abords du voisinage ?

Réponse du maître d'ouvrage

Lors de l'élaboration du tracé (2011), les échanges avec les mairies de Lacourt-Saint-Pierre et de Montbeton ont été très réguliers car l'habitat diffus sur ces communes impliquait un passage proche des habitations et la question du calage du profil en long a fait l'objet de nombreux échanges.
Parmi les tracés proposés, la concertation locale, notamment avec la commune de Montbeton, a privilégié un tracé au sud du hameau de Pradas car il concernait globalement moins de bâtis.
L'hypothèse de tracé qui a été retenue correspond à la solution H 254/264, qui a été élaborée en concertation. Ce tracé présente un point bas en déblai à hauteur du hameau de Pradas sur la commune de Montbeton, conception conforme au référentiel de construction des LGV sur un mode dérogatoire qui se présente généralement à un stade beaucoup plus avancé de l'élaboration d'un projet.
Ce tracé a été validé par le ministre en date du 30 mars 2012. Lors de la phase d'optimisation globale du tracé qui a suivi, RFF a recherché des pistes d'optimisation afin d'améliorer globalement l'insertion et la performance du projet. Parmi les pistes d'optimisation identifiées, la question du profil en long dans ce secteur n'a pas pu aboutir.
Dans sa délibération d'octobre 2014, le conseil municipal de Montbeton souhaite que le maître d'ouvrage présente d'autres solutions de gestion de l'eau pluviale dans ce secteur, en concertation avec les élus et les riverains.
Il apparaît effectivement possible de définir un profil en long en profil rasant/léger remblai, garantissant ainsi la transparence hydraulique et écologique du secteur (ruisseau et fossés affleurant), avec un léger décalage du tracé en plan vers le sud, et des protections par merlons au droit de Pradas. Un

tel ajustement pourra être étudié en phase d'études détaillées, avec études techniques et paysagères.

Appréciation de la commission d'enquête

C'est une réponse purement technique du maître d'ouvrage, néanmoins même s'il n'en fait pas état, la solution proposée sécuriserait cette partie du projet, l'exploitant s'affranchirait d'un poste de relevage des eaux pluviales impliquant des procédures de suivi et des contrôles réguliers. Dans le cas d'une solution en léger remblai, des mesures d'accompagne-ment et d'insertion paysagères, et peut être des protections phoniques devront être envisagées.

T31Q7 La commission d'enquête demande au maître d'ouvrage quelle suite sera donnée à la requête du président du conseil général des Landes au sujet de la prise en charge de l'ouvrage d'art permettant le raccordement de la RD 932.

Réponse du maître d'ouvrage

Sur la commune de Mont-de-Marsan, la ligne ferroviaire existante croise la rocade (RD932E) par un passage à niveau existant. L'étude d'évaluation de la sécurité des passages à niveau réalisée par le CEREMA (CETE du Sud-Ouest) a conclu à la non-nécessité d'une dénivellation. Compte tenu du caractère de cette voirie, le maître d'ouvrage se propose de réserver une suite favorable à cette demande.
L'ouvrage en pont route prévu sur la RD 932 près du Caloy répond aux caractéristiques actuelles de cette voirie, soit 2x1 voies.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage**.**

3314 Questions particulières du public

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage a répondu à toutes les observations ayant un caractère local en justifiant le choix qui a prévalu par des arguments techniques comme le rayon de courbure et les pentes, la hauteur des nappes, les franchissements de cours d'eau et d'infrastructures existantes. Il évoque également les contraintes environnementales, celles du du bâti existant ainsi que la présence de sites remarquables.

Toutefois, parmi ces observations particulières certaines méritent d'être rappelées avec les réponses apportées par le maitre d'ouvrage :

A Lesgor (40), une observation demande que le tracé soit translaté de 100 m plus au Nord, ce qui éviterait de couper en deux une parcelle de 38 ha. Le tracé tel qu'il est soumis à l'enquête, rend impossible l'irrigation de la parcelle qui se fait actuellement à l'aide de 2 pivots.

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet proposé à l'enquête publique traverse le territoire communal de Lesgor sur environ 2 200 m. Il franchit par un viaduc le ruisseau de Luzou.Un décalage vers le Nord du tracé au niveau de Lesgor n'a pas été envisagé pour les principales raisons suivantes :

-il entraînerait un impact supplémentaire sur les parcelles agricoles situées au PK 158 et entre les PK 159 et 160.5, avec un rapprochement significatif vers les secteurs bâtis de Lilon, Vignoles et Soyes, et un impact supplémentaire sur les habitats de Fadet des Laîches
-la configuration géométrique du projet dans ce secteur est fortement contrainte par l'approche du raccordement Nord de Dax situé à proximité, ainsi que par la présence d'un PCVE (poste de changement de voie avec évitement, nécessaire pour la sécurité de l'exploitation ferroviaire), et de son alignement droit, légèrement au Nord sur la commune de Carcen-Ponson.

Dans la configuration proposée à l'enquête publique, des mesures seront prises par le maître d'ouvrage pour assurer la continuité de l'irrigation de la parcelle concernée. Les pivots d'irrigation impactés par le projet seront déplacés et reconstitués, conformément aux mesures décrites dans le cahier géographique correspondant.

Appréciation de la commission d'enquête

Pour des considérations techniques, le maître d'ouvrage ne peut donner satisfaction pour la modification du tracé, mais prévoît un réaménagement du dispositif d'irrigation.

Cinq observations sur la commune de Saint-Cirice (82) demandent le prolongement du viaduc de l'Arrats, en lieu et place du modelé paysager, ce qui permettrait de conserver en l'état, environ 30 ha de terres agricoles. Trois dossiers d'avocats en font état et cette requête est également appuyée par Jean-Michel Baylet, président du conseil général du Tarn-et-Garonne.

Réponse du maître d'ouvrage

Le viaduc de l'Arrats, long de 755 m, se situe sur les communes de Saint-Cirice, Saint-Loup et Auvillar aux environs du PK 168,5. Il permet le franchissement du ruisseau de l'Arrats, d'une bretelle de sortie de l'autoroute A62 et de la route départementale RD953. Le viaduc culmine à une quarantaine de mètres du fond de la vallée.
L'Arrats est un cours d'eau à enjeux très forts du SDAGE. L'ouvrage se situe en zone inondable, en zone rouge du PPRI. L'ouverture hydraulique minimale préconisée est de 35 m.
D'un point de vue environnemental, la rivière l'Arrats présente de multiples enjeux : axe migrateur, habitats du vison d'Europe ; axe de déplacement de la grande faune ; zone de chasse de chiroptères. Elle fait l'objet d'une ZNIEFF.

L'ouverture écologique préconisée est de 400 m.
Compte tenu des enjeux ci-dessus, la longueur de l'ouvrage a été fixée de manière à franchir le versant de la vallée côté Toulouse et ses habitats d'espèces (situés entre la RD953 et la culée côté Toulouse) et à franchir l'Arrats côté Bordeaux, en limitant la hauteur des remblais. La longueur d'ouvrage ainsi nécessaire pour répondre à l'ensemble des enjeux présents sur ce secteur est celle proposée dans le dossier d'enquête publique, soit 755 m.
La géométrie proposée à l'enquête publique va générer de hauts remblais entre les lieudits Bernès et Bordeneuve, c'est pourquoi il est prévu différents modelés paysagers pour diminuer l'impact de ces remblais de part et d'autre de la ligne : à l'Est du pont-rail de la RD 10 : les modelés sont en « pente douce » et plantés en haut de talus pour insérer la ligne et l'ouvrage de franchissement envisagé au-dessus de la rivière ;
A l'Ouest du pont-rail de la RD 10 : les modelés récréent les vallonnements environnants du versant Ouest de la vallée de l'Arrats.
Ces modelés entrent par ailleurs en ligne de compte dans la stratégie des matériaux. Le tracé s'inscrivant dans un contexte très vallonné entre Dunes et Auvillar génère un volume important de matériaux non réutilisables pour l'infrastructure. Une partie est donc prévue d'être aménagée sous forme de modelés de terres de part et d'autre de la RD10, avec mise en valeur d'un point de vue de l'insertion paysagère.
De plus, une partie de ces modelés pourra être restituée à l'agriculture en tenant compte des possibilités de reconstitution de terres agricoles, limitant ainsi la consommation de terres agricoles (voir réponse à la question 51Q13).
Le surcoût lié à la prolongation de l'ouvrage sur 700 m environ serait de l'ordre de 30 M€.

Appréciation de la commission d'enquête prend acte de cette réponse.

Deux observations dont une délibération du conseil municipal de Brax (47) demandent l'abaissement de l'altimétrie de la gare de telle sorte que le profil en long soit le plus proche possible du terrain naturel.

Réponse du maître d'ouvrage

Les marges d'abaissement de l'altimétrie de la gare nouvelle sont réduites. Elles correspondent au niveau de précision actuel de la topographie au stade APS des études. Par ailleurs, l'abaissement du profil en long est contraint par les caractéristiques suivantes : ne pas créer de point bas en déblai, garantir la transparence hydraulique, respecter le référentiel de conception des gares sur LGV –alignement droit et pente maximale de 4 pour 1000.

Le projet de ligne nouvelle traverse l'axe de la piste d'envol et d'atterrissage de l'aérodrome d'Agen, et se situe ainsi dans la zone de servitudes aéronautiques. Le calage du profil en long dans le secteur de la gare nouvelle d'Agen, entre 4 et 5 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel, est contraint par de nombreux enjeux situés à proximité immédiate de la zone d'implantation de la gare nouvelle.

Notamment, le calage du projet dans ce secteur doit prendre en considération le rétablissement de la RD656 à l'Est et de la RD292 à l'Ouest. La proximité du ruisseau de la Seynes et le nécessaire rétablissement de celui-ci offrent par ailleurs une faible latitude pour caler l'altimétrie du projet.
Concernant le rétablissement de la RD656 (au-dessus de la ligne nouvelle), le profil en long de la ligne nouvelle a été abaissé au maximum afin de satisfaire aux exigences des servitudes aéronautiques de l'aérodrome d'Agen. Le point bas de la ligne nouvelle dans ce secteur se situe ainsi au niveau du rétablissement de la RD656
A partir de ce point bas, et pour rétablir la RD292 en-dessous de la ligne nouvelle vers le PK 139,4, il convient de générer des pentes suffisantes pour pouvoir caler un raccordement circulaire conforme aux exigences du référentiel technique.
L'application de cette configuration permet également de rétablir le ruisseau de la Seynes (cadre 4x3m avec banquettes et reconstitution du lit), ainsi que le ruisseau de la Bourdasse (portique de 14 m avec un gabarit de 3,50 m de haut pour la Grande Faune et des berges de 4 m).
L'abaissement du profil en long du projet dans le secteur de la gare nouvelle d'Agen, du fait de la présence de nombreux appareils de voies, aurait pour conséquences principales : de caler une pente nulle tangentant le raccordement circulaire (Rc) positionné avant le PRO de la RD656 à l'Est et de décaler légèrement le Rc de 40 000 m à l'Ouest entre les PK 136 et 137 ; de ne plus permettre le rétablissement de la RD 292 au-dessous de la ligne nouvelle.
Un calage de ce rétablissement au-dessus de la ligne nouvelle aurait inévitablement des impacts sur l'aménagement du secteur des deux côtés de la ligne nouvelle : remblais et donc emprises plus élevés, conditions de visibilités limitées sur le rétablissement ; la ligne nouvelle, à ce point de jumelage étroit avec l'A62 (moins de 45 m entre les axes), serait plus d'un mètre plus basse que l'A62. Ce profil en long abaissé, qualifié de « rasant » sur un peu plus d'un kilomètre, n'est par ailleurs pas recommandé par le référentiel technique ; les trois ouvrages Ø1800 situés aux PK 138,04, 138,45 et 139 n'auraient plus la couverture nécessaire.
Ainsi, pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, le profil en long proposé à l'enquête semble le plus adapté aux contraintes du site.
Il sera néanmoins recherché en phase ultérieure d'études une optimisation de ce profil en long, dans le respect des contraintes techniques ou environnementales visées ci-dessus

Trois observations demandent pour minimiser l'impact visuel, d'abaisser le profil en long à Estillac (47), Lacourt-Saint-Pierre (82) et Dunes (82) de telle sorte que l'ouvrage soit enterré au maximum (47-ESTI-5), (82- DUNE-6) et (82- LCSP-12).

Réponse du maître d'ouvrage

Estillac : Le profil en long proposé à l'enquête publique correspond au niveau de précision actuel de la topographie au stade APS des études. Il est contraint

par les caractéristiques suivantes : ne pas créer de point bas en déblai, garantir la transparence hydraulique, respecter le référentiel de conception des gares sur LGV - alignement droit et pente maximale de 4 pour 1 000. Enfin un abaissement du profil en long conduirait à un approfondissement et un allongement de la tranchée couverte du Passage et se traduirait par un renchérissement du coût du projet et des difficultés supplémentaires de réalisation du chantier avec des risques d'impact plus élevés. De plus, le rétablissement de la RD656E devrait être construit sous la cote des plus hautes eaux, entrainant la mise en place d'un équipement de pompage dérogatoire aux principes de conception, non souhaité par ailleurs par le gestionnaire de voirie.
Pour mémoire, lors des phases de concertation préalables à l'enquête publique, le maître d'ouvrage a été sollicité pour un abaissement du profil en long de la ligne sur la commune d'Estillac. Plusieurs réunions techniques se déroulées encore au cours de l'été 2014 et ont permis d'identifier les principes d'optimisations suivants : l'abaissement du profil en long de la ligne est contraint par la présence de plusieurs cours d'eau et notamment le ruisseau du Ringuet. Il convient de garantir la transparence hydraulique de ces écoulements ; l'ouvrage de type pont-rail proposé dans le projet soumis à l'enquête publique et permettant le franchissement de la ligne nouvelle au niveau de la RD 656E serait remis en cause en cas d'abaissement du profil en long. L'abaissement du profil en long de la ligne imposerait de construire cet ouvrage sous la cote des plus hautes eaux (cf ci-dessus). De plus un franchissement de type pont-route serait contraint par les servitudes imposées par la proximité de l'aéroport d'Agen imposant à toute infrastructure de ne pas excéder 9 m par rapport au terrain naturel.
Les optimisations possibles au niveau de l'abaissement du profil en long du projet seront étudiées dans les phases ultérieures du projet, en s'appuyant notamment sur des relevés terrain complémentaires.

Lacourt Saint Pierre : La demande d'abaissement du profil en long sur la commune de Lacourt St Pierre a fait l'objet de nombreux échanges en concertation (2012-2013). Le maître d'ouvrage a indiqué que le niveau de la nappe phréatique ne permettait pas de baisser davantage le profil de la ligne, qui doit se situer au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues pour des raisons de sécurité de l'exploitation ferroviaire. Les marges d'abaissement de l'altimétrie du projet au niveau de Lacourt Saint-Pierre sont réduites (correspondant aux niveaux de précision actuels de la topographie et de la géotechnique au stade APS des études) ; elles seront explorées en phase d'études détaillées.

*Dunes : Le calage de la ligne nouvelle sur la commune de Dunes est lié aux deux contraintes majeures suivantes : en plan, la nécessité de jumeler la ligne nouvelle avec l'autoroute A62 sur environ 2 km afin de limiter l'effet de coupure du territoire communal et de limiter les effets sur le bâti diffus (lieu-*dit Sancet, *Grandes Bordes, Pauquet) ; en profil en long, la nécessité de rétablir la RD30 par un pont rail, cette route départementale passant sous l'autoroute A62 avec laquelle la ligne nouvelle est jumelée (distance d'environ 80 m entre les axes de l'A62 et de la RD30 au niveau du franchissement de la RD30). En raison de ces contraintes, les marges d'abaissement de l'altimétrie du projet au niveau*

de Dunes sont réduites. Elles correspondent au niveau de précision actuel de la topographie et de la géotechnique au stade APS des études. On notera par ailleurs que le long de la section de jumelage, la ligne nouvelle a été calée en altimétrie en dessous de l'autoroute autant que faire se peut, afin de réduire les effets de la nouvelle infrastructure (emprises, nuisances sonores notamment).

Treize observations font ressortir que les ouvrages trop nombreux et trop longs entraînent un coût du projet exorbitant. Elles dénoncent l'impact visuel et en corollaire, demandent d'abaisser le profil en long. Elles pointent également la mise en péril de zones de captage d'eau et la destruction de zones viticoles et forestières.

Réponse du maître d'ouvrage

Le nombre et la longueur des ouvrages d'art résultent de la démarche d'élaboration du projet dans ses dimensions techniques et environnementales, en fonction de la topographie et des milieux traversés, en intégrant la démarche ERC, particulièrement en ce qui concerne les transparences hydraulique et écologique et le rétablissement des réseaux aux gabarits (tirant d'air) appropriés. Comme il est précisé dans le dossier d'enquête, le dimensionnement précis de ces ouvrages est susceptible d'ajustements lors du calage final du projet, qui donnera lieu à l'accomplissement des procédures complémentaires, au titre de la loi sur l'eau notamment. L'abaissement du profil en long n'est pas mécaniquement synonyme de réduction du coût de construction de la LGV, et remet en cause en certains endroits sa faisabilité environnementale. Il convient par ailleurs de se reporter aux réponses sous les thèmes 16 (zones de captage d'eau) et 15 (agriculture/ sylviculture).

Appréciation de la commission d'enquête

Ces demandes de modifications techniques, doivent prendre en compte un certain nombre de contraintes. Toutefois le maître d'ouvrage reste ouvert à des ajustements lors de la phase de mise au point du projet lorsqu'il disposera d'éléments plus précis du relevé topographique. Pour certains ouvrages, le calage final pourra intervenir lors des procédures complémentaires au titre de la « loi sur l'eau ».

Une observation demande la réalisation d'un viaduc de Saint-Porquier à Belleperche sur la commune de Cordes-Tolosannes (82 CASA-42).

Réponse du maître d'ouvrage

Par cette observation, est demandé la mise en place d'un viaduc allant de Belleperche à Cordes-Tolosannes jusqu'à Saint-Porquier, soit sur un linéaire d'environ 4,5 km, afin d'éviter tout risque d'aggravation des crues du fait du projet.
Ce secteur est marqué par le franchissement de la plaine de la Garonne. A ce titre, les objectifs recherchés par le maître d'ouvrage pour la conception du projet ont été la transparence hydraulique afin de ne pas faire barrage aux écoulements et d'éviter toute aggravation des crues dommageable, conformément à la circulaire du 24 juillet 2002. Il a ainsi fait réaliser des études hydrauliques spécifiques dont les résultats sont présentés au chapitre 3.2.3.2 du cahier géographique 9. Il en résulte la configuration du projet présenté à l'enquête publique : une succession de remblais et viaducs représentant 9 ouvrages de décharges entre Garganvillar et Saint-Porquier (ouvrages de 3 125 m d'ouvertures hydrauliques au total). Cette configuration permet de garantir la transparence hydraulique et écologique du milieu traversé par l'intermédiaire d'ouvrages dont l'implantation, le nombre et le dimensionnement ont fait l'objet d'études techniques approfondies.
S'ajoutent à ces ouvrages des aménagements de la ligne existante Castelsarrasin – Beaumont-de-Lomagne afin d'améliorer les écoulements au droit des ouvrages existants et de renforcer la transparence hydraulique du projet (ouvrages de franchissement, zone de léger décaissement).
Toutes les conditions sont ainsi remplies pour ne pas aggraver la propagation des crues. Le maître d'ouvrage ne prévoit pas la réalisation d'un viaduc en continu sur plusieurs km, dont le coût renchérirait sensiblement le projet. L'intervention rappelle en conclusion qu'à défaut de viaduc, elle demande le déplacement de l'ouvrage du lieu-dit Gayte, rejoignant ainsi les demandes exprimées par la commune de Castelsarrasin et commentées ci-dessus. Il est rappelé que ces dispositions feront l'objet de la procédure au titre de la loi sur l'eau au terme des études détaillées.
1 observation demandant une protection phonique sur le viaduc ainsi qu'un traitement architectural de l'ouvrage entre le P.K. 214 et 215 (82 LBSP-40).

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

Une observation demande une protection phonique sur le viaduc ainsi qu'un traitement architectural de l'ouvrage entre le P.K. 214 et 215 (82 LBSP-40).

Réponse du maître d'ouvrage

Cette observation concerne un riverain habitant chemin de Bonneval à environ 400 m à l'Est de l'axe du projet de la ligne nouvelle (au niveau du PK 215.1). Compte tenu de la distance du projet de ligne nouvelle vis-à-vis de ce riverain, les impacts tant sonores que visuels seront très limités. Les niveaux sonores projetés sur le bâti sont en effet faibles (inférieurs à 55 dB(A)), comme l'illustrent les isophones ci-après. Aucune protection acoustique à la source n'est pas ainsi envisagée. Par ailleurs, un traitement architectural du viaduc de franchissement de l'A62 et de l'étang de Viguerie est prévu et détaillé page 170 du cahier géographique n°10. Ce traitement architectural sera précisé dans

le cadre des études ultérieures pour optimiser l'insertion de l'infrastructure dans son environnement.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

Une observation relate qu'un tracé évitant 30 habitations à Escaudes (33) avait été proposé mais que le maître d'ouvrage n'en a pas tenu compte.

Réponse du maître d'ouvrage

Les hypothèses de tracé envisagées et les positionnements en concertation locale sont retracés dans l'Etude d'impact – Volume 3.2 pages 206-207. Le tracé proposé à l'enquête publique évite tous les bâtis situé dans les hameaux de Broy (1 bâti habité à 100 m de l'axe de la LGV), Naboudic (3 bâtis habités à 180 m de la LGV), Hillot (1 bâti habité à 450 m de la LGV), Gaillon (4 bâtis habités à 370m de la LGV) et Campagne (3 bâtis habités à 150 m de la LGV).

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

3315 Appréciation générale de la commission d'enquête sur les caractéristiques techniques en section courante

Au regard du tracé

Le tracé est dans l'ensemble mal accepté par la population directement impactée qu'il s'agisse des propriétés bâties, des terres agricoles, ou viticoles.

Beaucoup de communes ont manifesté leur désaccord en particulier en Sud-gironde. Ce secteur proche de l'agglomération bordelaise concentre les oppositions les plus irréductibles avec un tracé jugé inacceptable. Le choix a été de privilégier l'évitement du bâti existant, au détriment de critères environnementaux, de la protection de la ressource en eau, ou de propriétés viticoles.

Sur la ressource en eau, il n'a pas été répondu précisément aux questions des syndicats des eaux et aux préoccupations sur les installations très anciennes. Aucune réponse claire n'a été donnée sur un dispositif de substitution pour Bellefond pour lequel un doute subsiste.

Concernant les secteurs viticoles touchés, suite aux propositions des viticulteurs et après plusieurs réunions de concertation avec les acteurs locaux, un tracé plus satisfaisant que la proposition initiale a été retenu.

Le tracé qui oblique vers le Sud après Saint-Médard-d'Eyrans (33) ne se justifie pas uniquement par la branche vers Dax. Pour la seule liaison Bordeaux-Toulouse, il aurait été nécessaire d'éviter à la fois les enjeux humains (bâtis) et viticoles (Sauternes-Barsac). Il en résulte des impacts

environnementaux que le maître d'ouvrage s'est attaché à réduire et engagé à compenser.

S'agissant des multiples observations demandant un éloignement du tracé par rapport à certaines zones bâties, elles ont été entendues, mais ne seront pas suivies d'effets. En effet, le projet a été conçu pour éviter prioritairement les zones d'habitat .Une translation du tracé pour réduire les nuisances (visuelles ou acoustiques) au droit de certaines zones, ne serait que plus désastreuse pour d'autres secteurs habités.

Les variantes arrêtées après concertation en amont, lors de la mise au point du tracé, ont été largement approuvées lors de l'enquête publique. C'est notamment le cas du tracé dans le secteur d'Uchacq-et-Parentis, sur le tronçon Bordeaux Dax.

La variante H 228 Ter proposée par la municipalité de Layrac et l'agglomération d'Agen mais qui ne figure pas dans le tracé soumis à l'enquête, est accueillie favorablement par la population. Toutefois la commission regrette que le maître d'ouvrage ne se soit pas prononcé clairement sur cette variante, alors qu'il a continué d'en débattre avec les élus, tout en déclarant de façon générale, à la commission, que le tracé était figé partout ailleurs.

Néanmoins, la commission d'enquête relève cet effort de concertation et note les améliorations apportées, par la variante H 228 Ter, au regard des impacts sur le milieu humain, le patrimoine, le tourisme, et le paysage. La variante crée des contraintes techniques et un surcoût du fait de la déviation de l'autoroute A 62 sur un linéaire d'environ 2 km mais elle évite, néanmoins, un double franchissement et la construction de deux viaducs. Le surcoût est estimé par le maître d'ouvrage à environ 20M€.

S'agissant de l'H 228 Ter consolidé, présenté par la mairie de Moirax et consistant en l'abaissement de la hauteur du tunnel, aucune réponse n'a été fournie par le maître d'ouvrage.

Au regard du profil en long et des ouvrages d'art

Pour le profil en long, il a été relevé que sur 67 km de la branche Bordeaux Toulouse, la plate-forme de la voie se situe à plus de 4 m au dessus du terrain naturel, ce qui génère un impact visuel préjudiciable pour les riverains qui n'ont cessé de déplorer ce choix. Le maître d'ouvrage justifie ces hauteurs de remblais par des contraintes techniques (raccordements d'ouvrages de franchissement de voirie, de franchissement de ruisseau) avec comme réponse la promese de revoir ces caractéristiques lors du projet définitif.

Il en va de même pour la question posée sur les remblais d'assise de la voie en zone inondable : Le porteur de projet, approfondira la transparence hydraulique dans le cadre du dossier « Loi sur l'eau ».

Sur les ouvrages d'art non courants, leur hauteur jugée trop importante conduit la population à demander de les abaisser au maximum pour en réduire l'impact visuel. Le maître d'ouvrage fournit la même réponse que pour le profil en long : Ces hauteurs et le dimensionnement précis de ces ouvrages sont susceptibles d'ajustements lors du calage final du projet.

La commission émet également des réserves quant à la réalisation de l'ouvrage de franchissement de la Garonne au droit de l'abbaye de Belleperche (82), où la suppression d'un appui au milieu de la rivière serait du meilleur effet.

Sur les ouvrages d'art courant, la commune de Lacourt-Saint-Pierre demande que l'ouvrage sur le canal du Midi soit traité architecturalement dans le même style que les ouvrages existants. La commission ne peut que regretter la réponse du maître d'ouvrage qui ne vaut pas engagement : *« Cette demande pourra faire l'objet d'une étude architecturale pour la conception de l'ouvrage lors des étapes ultérieures ».*

Enfin, le maître d'ouvrage devra tenir compte des réserves émises par la société « Vinci », l'exploitant de l'autoroute A 62, qui demande que les ouvrages de franchissement de l'autoroute, ainsi que les voies d'accès soient calibrés pour permettre l'élargissement à 2 fois 3 voies.

332 Les réseaux de gaz et l'alimentation électrique

3321 Observations du public

Sur la commune d'Escaudes (33), la société « transport et infrastructures gaz France » (TIGF) qui dispose à cet emplacement, d'un nœud très important de réseau de transport de gaz, tant vers le Sud-ouest que pour les transits France-Espagne, relève que l'opération de déplacement des réseaux considérés serait difficile et coûterait plusieurs dizaines de millions d'euros et demanderait des délais de traitement d'environ 5 ans.

Les annotations du public portent également sur l'énergie électrique et l'insertion des futures lignes électriques dans l'environnement. Le public craint que le projet nécessite un besoin d'énergie supplémentaire dont l'origine et la nature ne sont pas précisés. Il est souvent fait référence à une éventuelle nouvelle centrale thermique dans les environs de Captieux (33) ou au recours à une énergie propre, à l'heure où le gouvernement veut réduire la production d'électricité d'origine nucléaire et incite à « la sobriété énergétique ».

La notion d'augmentation exponentielle de la consommation d'énergie au-delà de 160 km/h est rappelée à de nombreuses reprises par l'expression « la vitesse n'est pas écologique», certains affirmant que « plus un TGV roule vite, plus il consomme ».

Enfin, le dernier sujet soulevé de façon importante par le public, concerne la construction des lignes haute-tension nécessaires à l'alimentation des sous-stations et leur intégration dans l'environnement.

3322 Synthèse des éléments contenus dans le dossier d'enquête

Le projet croise à plusieurs reprises des gazoducs. Le maître d'ouvrage entend garantir la continuité du service d'approvisionnement en gaz des populations et limiter les coupures. Les lignes nouvelles impliqueront le déplacement de ces différents gazoducs. Le maître d'ouvrage a intégré ces opérations dans son projet. Le rétablissement de ces réseaux (dévoiement, surélévation, enfouissement, approfondissement) sera mené avant le chantier du projet de lignes nouvelles et défini en concertation avec le gestionnaire (pièce F/vol. 3.3/p. 62 et volume 4.4/§ 3213/p.119).

L'alimentation en énergie électrique du projet de lignes ferroviaires est assurée à partir du réseau de transport d'électricité (RTE), via sept sous-stations électriques dont cinq nouvelles, d'une emprise d'un à deux hectares chacune, implantées tous les 30 à 85 km de ligne. Elles injectent un courant alternatif 2x25 kv dans les caténaires.

Deux sous-stations existantes seront adaptées à l'augmentation prévisible du trafic, il s'agit des installations de Saint-Jory (31) qui sera renforcée par ajout d'un transformateur et celle de Saint-Médard-d'Eyrans (33) qui sera déplacée pour des raisons environnementales (zone inondable) et pour un nouveau positionnement des voies. Afin d'optimiser le nombre de sous-stations, le système d'alimentation électrique prévoit des postes de traction, qui servent à réalimenter les caténaires, positionnés le long de la voie tous les 12 km environ.

Ces sous-stations électriques sont prévues à Saint-Léger-de-Balson (33), Retjons (40), Lesgor (40), Montesquieu (47) et Montauban (82). Elles seront toutes raccordées au réseau RTE par une ligne souterraine sauf celle de Montesquieu (47) qui se situe à proximité immédiate du réseau THT aérien.

Le triangle Bordeaux-Dax-Toulouse se caractérise par la rareté des lignes THT. Cette situation nécessite une attention particulière pour l'alimentation des lignes ferroviaires nouvelles par RTE qui a pris en compte le projet dans l'élaboration du schéma décennal de développement du réseau électrique prévu par l'article L 321-6 du code de l'énergie. Ce schéma permet à RTE de développer le réseau de transport pour assurer le raccordement des nouveaux sites de production des énergies renouvelables. (Pièce F/vol. 1/§ 4136/p.64)

La ligne architecturale des ouvrages sera en harmonie avec les territoires traversés et sera déterminée dans des études paysagères particulières menées dans le cadre des études détaillées.

3323 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

T32Q1a Comment est prise en compte l'opération de déplacement des réseaux de gaz**.** Pouvez-vous préciser la manière dont vous allez satisfaire aux servitudes imposées par la proximité des canalisations TIGF. Quel est l'avancement des échanges avec TIGF concernant la réalisation de l'opération. Avez-vous l'assurance de sa faisabilité ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maitre d'ouvrage est en contact avec TIGF depuis plusieurs années.
Dès le début des études, un inventaire des principaux réseaux a été dressé avec les concessionnaires, dont TIGF. Une première convention entre TIGF et RFF a été passée en mars 2011, puis des contacts réguliers ont eu lieu aux différentes étapes préalables à l'enquête publique.
Le projet d'infrastructure ferroviaire croise en effet le réseau de transport de gaz de l'opérateur une trentaine de fois sur les 5 départements. Dans le secteur du Sud Gironde et du Nord des Landes, le tracé du projet GPSO croise le réseau de TIGF une dizaine de fois entre Retjons dans les Landes et Cudos en Gironde (sur une distance globale d'environ 32 km) sans impacter le poste de sectionnement principal de « Captieux Est » au sud de Captieux. Un secteur est en parallèle proche sur 500 m sur la commune de Cudos, le long de la liaison sud-sud assurant la connexion entre les branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Ces éléments figurent dans le dossier d'enquête dans les cahiers géographiques 4 page 119 et cahiers géographiques 13 page 118.
Comme c'est le cas habituellement, des études plus avancées sont prévues en phase d'études détaillées du GPSO (post-DUP), afin de préciser les conditions techniques, financières et calendaires du déplacement de ces réseaux. La contribution apportée par TIGF lors de l'enquête publique ne fait que confirmer ces dispositions.
Les montants estimés de ces déplacements de réseaux sont pris en compte dans le coût des travaux du GPSO présenté à l'enquête publique.
Ces études, puis les travaux seront menés par TIGF dans le respect des procédures et règles de sécurité en la matière, avant le lancement des travaux principaux de l'infrastructure ferroviaire. Des conventions seront passées le moment venu entre le maître d'ouvrage ferroviaire et TIGF, en compatibilité avec le calendrier global de réalisation des lignes nouvelles.
La nécessité de déplacer d'importants réseaux de transport de gaz se présente régulièrement lors des chantiers de LGV : tel a été le cas au cours des dernières années pour les LGV Est Européenne, Bretagne-Pays de la Loire, Rhin-Rhône, Tours-Bordeaux notamment.

Appréciation de la commission d'enquête

Tout chef de projet ne saurait déroger à la règle qui veut qu'avant la moindre étude, soit procédé au recollement de l'ensemble des réseaux implantés dans l'emprise dédiée au futur projet. Le maître d'ouvrage confirme cette démarche, ainsi que la prise en compte du coût résultant du déplacement des réseaux.

La commission note toutefois que le maître d'ouvrage ne contredit pas les prévisions de coût et de délais concernant l'importance des travaux de rétablissement de la conduite de gaz TIGF à hauteur d'Escaudes et exprime des inquiétudes à ce sujet.

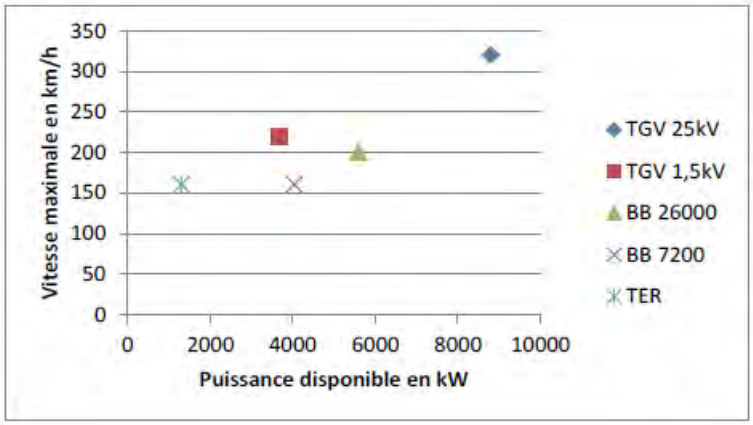
T32Q1b Quelle est la relation entre la vitesse d'un TGV (800 passagers) et sa consommation d'énergie et quelle est la relation entre la vitesse d'un TGV (800 passagers) et la puissance électrique mise en jeu ?

T32Q2 Quelle est la consommation en énergie électrique d'un TGV sur Bordeaux-Toulouse, comparée à celle d'un train « intercités » de capacité équivalente ? Pouvez-vous rapporter ces valeurs à celles d'une consommation domestique et à la production d'une centrale ?

Réponse du maître d'ouvrage aux questions T32Q1b et T32Q2

Comparaison des caractéristiques techniques
Un TGV Réseau ou Duplex peut circuler jusqu'à 320 km/h sous 25 kV AC. La puissance disponible est alors de 8 800 kW avec un nombre de places disponibles de 377 pour une rame Réseau et 516 pour une rame Duplex. Sur ligne classique, sous 1,5 kV DC, la puissance est limitée à 3680 kW et la vitesse à 220 km/h.
Une rame TER 27500 peut circuler jusqu'à 160 km/h. La puissance disponible est de 1300 kW que ce soit en 25 kV AC ou 1,5 kV DC. Le nombre de places est variable suivant l'aménagement intérieur adopté par les régions et le nombre de caisses (3 ou 4), il se situe entre 160 et 200 places.
Une rame TEOZ, tractée par une locomotive BB 26000 peut circuler jusqu'à 200 km/h sous 25 kV AC ou 1,5 kV DC. La puissance disponible est de 5600 kW dans les deux cas. Le nombre de places disponibles est de 401 pour la composition à 7 voitures, ou de 802 dans le cas d'une rame double. La même rame TEOZ peut être tractée par une locomotive BB 7200 qui peut circuler *jusqu'à 160 km/h en 1,5 kV CC uniquement avec une puissance de 4040 kW.*

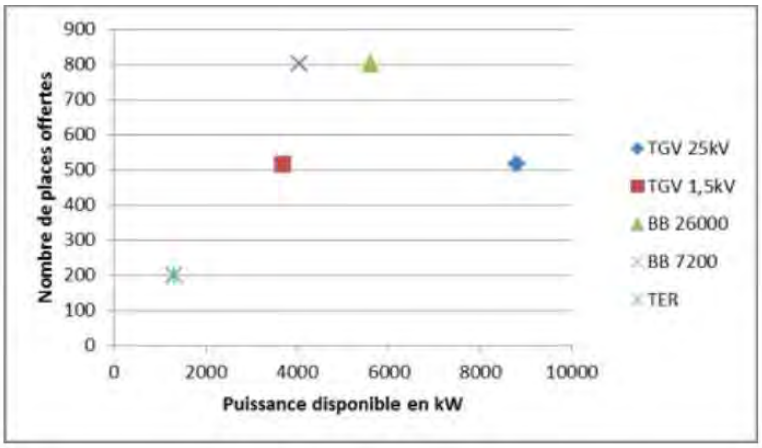
Comparaison puissance en kW/vitesse en km/h



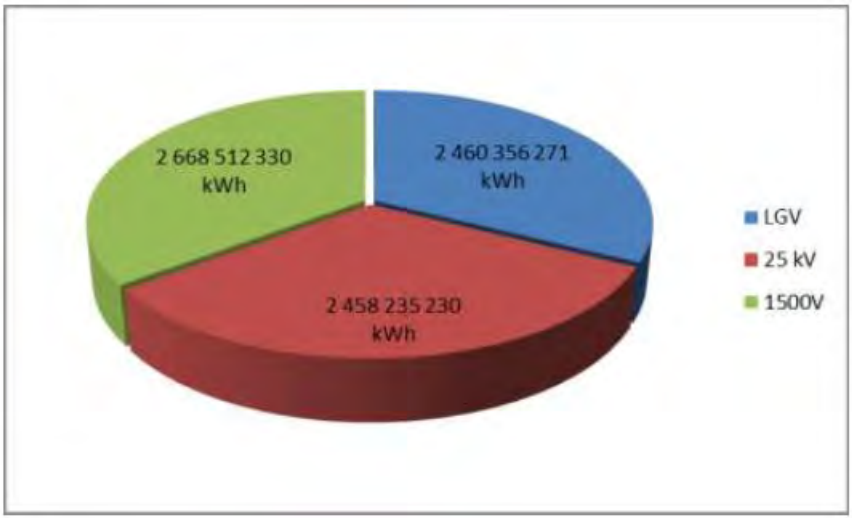
Les locomotives BB 26000 et BB 7200 ont une forte puissance installée, ceci

s'explique par leur mixité permettant de les utiliser pour tracter des trains de fret plus lourds nécessitant plus de puissance.
Pour les trains TGV, deux niveaux de puissance sont disponibles, l'un pour circuler jusqu'à 220 km/h sur ligne existante et l'autre plus élevé pour circuler à la vitesse maximale sur LGV. On notera que les rames les plus récentes ont des moindres puissances installées en comparaison de leur capacité et de leur vitesse maximale.
La résistance de l'air à l'avancement du train constitue l'élément déterminant de la consommation du train, cette résistance croit comme le carré de la vitesse, aussi les puissances installées pour circuler sur LGV sont sensiblement plus élevées que pour circuler sur ligne classique.

Comparaison puissance en kW/ Nombre de places voyageurs



Pour les configurations de trains circulant sur ligne classique donc entre 160 et 220 km/h on note une cohérence forte du rapport puissance installée/nombre de places de voyageurs.
Un TGV Duplex à 320 km/h consomme 22 kWh par km. Soit, pour 565 places offertes, une consommation de 40 Wh par km et par passager.
La circulation supplémentaire induite par la phase 1 du GPSO évaluée sur la base de la consommation des trains actuels, conduit à une estimation de la consommation électrique supplémentaire de 120 GWh par an à l'horizon 2030.
A titre de comparaison :
- la production électrique de la France en 2013 est de 550 900 GWh
- la consommation électrique de la France en 2013 est de 495 000 GWh
- la consommation électrique de SNCF en 2013 est de 6 300 GWh (soit 1,3 % de la consommation nationale).
La centrale électrique de Golfech comporte deux réacteurs de 1300 MWe chacun.
Elle produit 19 000 GWh par an soit 3,5 % de la production nationale.



L'illustration ci-dessus représente la répartition de la consommation d'énergie électrique en 2014 sur les différentes lignes du réseau ferré national.
L'ouverture à la concurrence dans le domaine de l'électricité permet aux Entreprises ferroviaires de s'approvisionner en énergie électrique auprès du (des) fournisseur(s) de leur choix selon une logique de marché. Ainsi, le ou les fournisseurs retenu(s) déterminera (ont) le mix énergétique pour le volume d'énergie à fournir en fonction des opportunités d'achat sur le marché de l'énergie présentes au moment de l'appel d'offre.

Appréciation de la commission d'enquête

On note que c'est la résistance de l'air à l'avancement du train (élément déterminant de la consommation du train) qui croit comme le carré de la vitesse. Les éléments techniques ainsi que les graphiques fournis par le M.O. ont tendance à démontrer que la vitesse nécessite une puissance électrique plus élevée sur les lignes LGV que sur les lignes classiques et une consommation sensiblement supérieure, les rames récentes exigeant toutefois des puissances moindres en comparaison de leur capacité et de leur vitesse maximale. En consommant annuellement l'équivalent de 1,3 % de la consommation nationale 2013 (120 Gwh), les besoins supplémentaires estimés induits par la première phase du GPSO ne sont pas négligeables au niveau des moyens de productions supplémentaires à mettre en œuvre par RTE.
On relève que le futur exploitant de la ligne se fournira en énergie électrique en fonction des opportunités d'achat sur le marché de l'énergie présentes au moment de l'appel d'offre, ce qui peut influencer fortement le bilan carbone du projet en fonction du fournisseur choisi.

T32Q3 Positionnés tous les 12 km environ, les postes de traction servent à réalimenter les caténaires en courant électrique. Quel en est le principe de fonctionnement ? Sont-ils alimentés à partir du réseau public de distribution électrique ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les postes à autotransformateur assurent la conversion du courant sous 50000 V acheminé par la ligne d'énergie caténaire/feeder en courant sous 25000 V utilisable par les trains. Cela confère au système 2x25 kV une meilleure efficacité que le simple 25000 V dans la mise à disposition de l'énergie électrique de traction aux trains. Le 2x25000 V permet ainsi un espacement plus important des sous-stations et donc des points de raccordement au Réseau de Transport d'Electricité (RTE). Aussi, contrairement aux sous-stations, ces postes ne sont raccordés ni au réseau public de distribution électrique (ERDF) ni au réseau de transport d'énergie (RTE).
Ces postes assurent par ailleurs des fonctions de mise en parallèle et de sectionnement des caténaires.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

T32Q4 Le projet GPSO nécessite-t-il un moyen de production supplémentaire et le transport d'électricité correspondant ? Si oui, sur quel secteur ? Les intervenants craignent la construction au niveau du barycentre du projet qui pourrait se trouver à Captieux (33), d'un générateur nouveau alimenté en gaz grâce au gazoduc de TIGF. Ce projet de construction d'une centrale thermique dans les environs de Captieux existe-t-il ? Si oui, est-il lié au projet GPSO/LN ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'alimentation des sous-stations est prévue par le Réseau de Transport d'Electricité (RTE). Il n'y a pas de projet de construction d'installation de production d'énergie pour les besoins du GPSO, ni sous forme de centrale thermique ni sous une autre forme.
Par contre, afin de pourvoir à l'alimentation des sous-stations électriques, il est prévu des liaisons électriques entre les postes RTE et ces sous-stations via un réseau RTE.
Ces liaisons se feront, pour l'alimentation des stations de Saint-Léger-de-Balson, Montauban, Retjons et Lesgor, par des liaisons enterrées utilisant depuis les postes de RTE et jusqu'aux sous-stations les voiries existantes, les pistes DFCI, et la trace des LGV. L'enfouissement de ces liaisons évite de créer des effets de coupure, solutionne la problématique de leur insertion paysagère, et garantit la continuité de l'alimentation des sous-stations en cas d'aléas climatiques.
Le maître d'ouvrage répond qu'il « n'y a pas nécessité de construction d'installation de production d'énergie pour les besoins de GPSO », ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas de projet en substance.

Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage répond qu'il *« n'y a pas nécessité de construction d'installation de production d'énergie pour les besoins de GPSO »*, ce qui ne

veut pas dire qu'il n'y a pas de projet en substance. Cela explique les contributions du public évoquant cette hypothèse.

La technique souterraine envisagée pour raccorder les sous-stations au réseau électrique de RTE est de nature à dissiper les craintes du public qui redoutait une technique aérienne.

T32Q5 Quelle est la politique du maître d'ouvrage en matière d'entretien des voies d'accès spécifiques aux ouvrages techniques de la LGV ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage prend à sa charge l'entretien des accès dédiés à la maintenance des ouvrages techniques des lignes nouvelles. Lorsqu'il s'agit de voies mutualisées, un protocole d'accord est signé avec le gestionnaire de la voirie concernée, l'entretien de la portion de voirie utilisée pour les seuls besoins de la LGV est à la charge du maître d'ouvrage de l'infrastructure ferroviaire.

***La* commission d'enquête** prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

3324 Appréciation générale de la commission d'enquête sur les réseaux de gaz et l'alimentation électrique

La technique souterraine est prévue pour l'alimentation en énergie électrique des sous-stations qui feront l'objet d'une insertion paysagère. Les éléments techniques ainsi que les graphiques fournis par le M.O. ont tendance à démontrer que la vitesse nécessite une puissance électrique plus élevée pour les lignes LGV que sur les lignes classiques et une consommation sensiblement supérieure, les rames récentes exigeant toutefois des puissances moindres en comparaison de leur capacité et de leur vitesse maximale.

La commission relève que le futur exploitant de la ligne se fournira en énergie électrique en fonction des opportunités d'achat sur le marché de l'énergie, qui se présenteront au moment de l'appel d'offre. En fonction du fournisseur, le bilan carbone du projet pourrait en être sensiblement modifié.

Le croisement de la LGV avec le réseau de transport de gaz (TIGF) dans le Sud-Gironde et le Nord des Landes, impliquant un déplacement de la canalisation, a fait l'objet d'échanges entre SNCF Réseau et TIGF. Néanmoins, il semble qu'à l'heure actuelle, de nombreux points restent à approfondir : calendrier d'intervention, durée du chantier, coût de déplacement des réseaux.

333 Les gares et halte

3331 La gare nouvelle de Montauban à Bressols

33311 Observations du public

Peu d'observations ont été relevées sur la gare nouvelle de Montauban située sur la commune de Bressols (82). Elles sont globalement défavorables.

Le positionnement géographique de la gare nouvelle n'apparaît pas pertinent, car trop éloigné de Montauban, trop éloigné de l'échangeur autoroutier existant et de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, alors que les infrastructures de dessertes sont pour l'instant inexistantes.

Cette gare nouvelle, selon le public, va consommer un espace vierge et agricole. Certains pensent qu'il aurait été préférable de prévoir une seule gare pour les villes d'Agen(47) et de Montauban (82).

Des observations mettent en évidence que cette gare va entraîner la désertification et la ruine du secteur de la gare de Montauban-Villebourbon.

Il est également demandé d'abaisser le profil de la voie TER pour éviter une hauteur trop importante de la gare nouvelle, celle-ci étant prévue au dessus de la voie existante.

Une observation favorable souligne que le positionnement de la gare TGV au Sud de Montauban (82) va permettre de dynamiser ce secteur qui deviendra plus attractif pour l'implantation des entreprises.

33312 Synthèse des éléments contenus dans le dossier d'enquête

Le débat public de 2005 s'est achevé par l'option partagée de réaliser une gare nouvelle permettant de desservir l'agglomération Montalbanaise et le département du Tarn et Garonne.

La décision du maître d'ouvrage a précisé que cette gare se situerait au croisement de la ligne nouvelle avec la ligne existante. Le comité de pilotage du 17 septembre 2009 a confirmé cette gare nouvelle et ses fonctions d'interconnexion.

Afin d'améliorer l'insertion de la ligne nouvelle, une solution permettant d'abaisser le profil en long de la ligne nouvelle est apparue possible avec une adaptation du tracé et un abaissement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse qui croise la future ligne nouvelle. Cet abaissement de 2 à 3m sous le terrain naturel au niveau de la future gare d'interconnexion implique une reprise du tracé de la ligne existante sur une longueur de 1,4 Km, avec un dévoiement à l'ouest de celle-ci.

Ce positionnement a été établi en cohérence avec l'étude prospective Bressols 2030, réalisée par la commune. Les propositions de rétablissement ont été faites en lien avec la vision globale du projet urbain et de la desserte de la gare nouvelle, avec les différents gestionnaires de voiries. (Pièce F/volume 3.2)

33313 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

T33Q1 L'emplacement de cette gare nouvelle est-elle le fruit d'une réflexion technique, économique ou commerciale, d'une requête d'élus locaux ou d'un dialogue qui aurait été mené en amont pour trouver une solution adaptée aux besoins de la population ? Les aménagements routiers et autoroutiers pour une desserte efficiente de la gare ne semblent pas avoir été prévus par le maître d'ouvrage mais laissés à l'appréciation des collectivités locales. Sur quoi repose cette posture qui consiste à créer une gare uniquement pour la LGV et de ne pas garantir une desserte routière convenable ? Cela signifie-t-il que le porteur de projet n'est pas sûr de la fréquentation future de cette gare ou même de la fréquence des arrêts que garantira l'exploitant ?

Réponse du maître d'ouvrage

A l'issue du débat public sur la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, la desserte de Montauban par une gare nouvelle était prévue au sud de Montauban, à l'intersection entre la LGV et la voie ferrée existante qui dessert Montauban Villebourbon, permettant ainsi de créer une nouvelle desserte interconnectée TaGV et TER & Intercités. L'emplacement précis de la gare a été déterminé par le tracé de la LGV qui a dû s'insérer dans la zone périurbaine de Montauban et Bressols.
L'accessibilité routière vers, et depuis la gare a été étudiée en tenant compte des populations et aires de chalandise, des heures de pointe (décalées par rapport aux habituels pics liés aux déplacements domicile-travail), de la fréquentation attendue de la gare et des projets d'aménagement des territoires portés par les acteurs locaux.
L'impact sur le trafic routier de la seule gare nouvelle n'est pas de nature à saturer le réseau routier existant et ne justifie pas la réalisation de raccordements autres que :
- la voie nouvelle à l'est de la gare se raccordant à l'Avenue d'Italie qui traverse la ZAC d'Albasud pour rejoindre l'autoroute A20 par les échangeurs 65 (au Nord) ou 66 (au Sud).
- la voie nouvelle à l'ouest de la gare se raccordant à la RD 928.
La réalisation d'un accès autoroutier relève d'une problématique plus large de développement au niveau de l'agglomération, en lien avec les projets urbains (dynamisés par l'aménagement ferroviaire), qu'il convient de traiter en tant que telle.
Le maître d'ouvrage a porté dès l'origine la réalisation d'une gare nouvelle au droit de l'agglomération de Montauban, au bénéfice de l'attractivité du Tarn-et-Garonne (cf. également SPADT Pièce J3), et veillera à concevoir un équipement de qualité, tout en rappelant que la réalisation d'équipements de desserte

structurants au niveau de l'agglomération ne peut incomber au projet ferroviaire.
Concernant enfin les dessertes, le maître d'ouvrage renvoie à la pièce H (p. 141) en rappelant qu'à ce stade, il s'agit nécessairement de schémas de dessertes prévisionnelles, les horaires étant construits quelques années avant la mise en service d'une ligne nouvelle.

Appréciation de la commission d'enquête sur la gare nouvelle de Bressols

Le maître d'ouvrage précise que le positionnement de la gare dès les premières réflexions a été dicté par un choix stratégique en termes de desserte ferroviaire et d'attractivité économique.
Le maître d'ouvrage estime que l'impact de la gare nouvelle n'est pas de nature à saturer le réseau existant et que la réalisation d'un accès autoroutier sera liée aux projets urbains de l'agglomération.
La commission d'enquête estime que le positionnement de la gare est judicieux, que le projet d'aménagement est bon. Une seule interrogation repose sur le risque d'assèchement de la gare existante. Il est souligné qu'il y a une opposition entre municipalité et communauté d'agglomération sur le financement de l'échangeur autoroutier.

3332 La gare nouvelle d'Agen située sur la commune de Brax (47)

33321 Observations du public

Plusieurs observations et une pétition de 588 signataires font état d'une opposition à la réalisation de la liaison ferroviaire entre la gare LGV de Brax et la gare d'Agen du centre-ville.

Les contestations portent sur les nombreux impacts sur le bâti, sur les importants aménagements routiers à réaliser pour la desserte de la gare nouvelle, le coût élevé des travaux ainsi que le peu de rotations TER envisagé et la fréquentation par les usagers. Il convient de rappeler que la distance par route entre les deux gares est relativement faible, soit 8 km.

L'agglomération d'Agen s'est prononcée favorablement sur le choix relatif à la localisation de la gare nouvelle en rive gauche de la Garonne au détriment d'une gare en centre-ville d'Agen. Toutefois elle a remis un mémoire à la commission d'enquête, qui décrit de nombreuses propositions de modifications en matière de voirie routière sur le tracé de la liaison « gare-gare ».

Le maire de Roquefort (47) a remis un dossier manifestant le mécontentement et le désaccord des élus et de la population, provoqués par les impacts importants de cette ligne sur le bâti et les nuisances visuelles et sonores qu'elle engendre.

Plusieurs délibérations du conseil municipal en témoignent et sollicitent la mise en place d'une liaison routière « gare-gare ». Il est souligné que ce projet a été imposé sans concertation préalable (47-ROQU-41).

Oralement, le maire de Roquefort (47) a fait part de son inquiétude et de celle de ses administrés de voir cette liaison TER servir, à l'avenir, plus pour du ferroutage avec le futur Technopôle Agen-Garonne (TAG) que pour le transfert de voyageurs.

Les élus des quatre communes concernées par ce tracé (Roquefort, Brax, Le Passage d'Agen, Colayrac-Saint-Cirq) ont attesté leur unité contre cette liaison ferroviaire au profit d'une liaison routière ou de type « navettes électriques ». Cette démarche est soutenue par L'AdDIR (Association de Défense et d'Information Roquefortaise).

33322 Synthèse des éléments contenus dans le dossier d'enquête

Le choix de la desserte d'Agen par une gare nouvelle ou par sa gare existante n'était pas fait à l'issue du débat public de 2005. Ce dernier avait fait ressortir des avis partagés entre le maintien de la gare en centre-ville et l'implantation d'une gare nouvelle en rive gauche de la Garonne, ainsi que la nécessité d'approfondir les études sur les projets d'urbanisation, la chalandise et les coûts comparés des deux solutions.

Fin décembre 2009, les assemblées communales et intercommunales ont délibéré favorablement pour une gare nouvelle sous réserve d'un raccordement direct par TER à la gare de centre-ville et d'un plan de financement d'une infrastructure routière permettant d'assurer l'accessibilité de la gare nouvelle (pièce D /chapitre 1/page 336).

Cette liaison « gare-gare » traverse les communes de Brax, Roquefort, Le Passage-d'Agen et Colayracq-Saint-Circq. Elle franchit le canal latéral à la Garonne ainsi que la Garonne par un viaduc qui traverse le site Natura 2000 sur toute sa longueur.

Le dossier met en avant le nombre limité de places de stationnement de véhicules aux abords de la gare-centre (171) par rapport aux possibilités offertes à Brax (1900).

Sont également pointées les difficultés techniques liées au raccordement de la ligne nouvelle à la gare de centre-ville qui nécessiterait la création de deux barreaux d'interconnexion et le surcoût important de cette solution.

Il est relevé dans le dossier l'avantage de la solution consistant à implanter la base de maintenance dans le périmètre de la future zone d'activités portée par la communauté d'agglomération d'Agen, en bordure et à l'est de la ligne nouvelle et à proximité de la nouvelle gare. Cette solution permet par ailleurs de répondre aux demandes émises par l'agglomération d'Agen lors de la

concertation de pouvoir réaliser une installation terminale embranchée sur la liaison inter-gares (pièce F/volume 3.2/chapitre 4/page 299).

33323 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

T33Q2 Quel est le nombre exact de bâtis situés dans l'emprise de la gare nouvelle de Brax (47), d'une part, et de la liaison TER inter-gares d'autre part ?

Réponse du maître d'ouvrage

Au stade actuel des études, le nombre de propriétés bâties concernés par l'implantation de la gare nouvelle et par la liaison inter-gares est de 18 au total, soit respectivement 1 et 17 unités foncières (…)

Les acquisitions définitives seront déterminées en fonction du calage final du tracé, lors des études détaillées.

La liaison inter-gares assurera deux fonctions successives :

-lors de la phase travaux, elle permettra de raccorder la base superstructure ferroviaire (base travaux) de Sainte-Colombe-en-Bruilhois au réseau ferré national (RFN) pour l'approvisionnement des équipements ferroviaires notamment. Ce raccordement au RFN est indispensable au fonctionnement de la dite base travaux et donc à la construction de la ligne nouvelle ;
-lors de la phase d'exploitation, cette voie unique sera empruntée pour assurer la desserte ferroviaire entre la gare d'Agen et la nouvelle gare par TER. Elle servira aussi à l'acheminement des trains de maintenance de/vers la ligne existante vers base de maintenance située à Sainte-Colombe-en-Bruilhois (voir également réponse à la question T33Q7).

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

T33Q3 Quels sont les coûts respectifs de l'aménagement de la gare de centre-ville d'Agen, de la construction complète de la gare nouvelle de Brax (47) et de la réalisation de la liaison inter-gares TER ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet de lignes nouvelles du GPSO prend en compte uniquement les projets de gare nouvelle et de liaison inter-gares (hors aménagement de la gare existante).
Le coût de construction de la gare nouvelle est de 59 M€. Ce coût intègre la préexistence d'un équipement ferroviaire de la ligne nouvelle nécessaire à l'exploitabilité et à la sécurité de la ligne nouvelle : un Point de Changement de Voie avec Evitement (PCVE). Cet équipement devra être réalisé indépendamment de l'existence d'une gare nouvelle et représente un coût de

13 M€. La conception du projet a permis de mutualiser les fonctionnalités PCVE / gare nouvelle.
Le coût de construction de la liaison inter-gares est de 125 M€.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

T33Q4 Quelle fréquentation est envisagée sur la liaison inter-gares ? Quelles seront les provenances et les destinations de ces voyageurs ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le schéma de desserte prévisionnelle prévoit 20 AR TaGV desservant la gare nouvelle (dessertes radiales vers Paris, grand sud et sud-sud). Pour chacun de ces services TAGV, il est prévu un service TER en correspondance afin de rejoindre la gare de centre ville, offrant ainsi une accessibilité optimale des agenais à la grande vitesse. Un certain nombre de ces navettes pourront être prises en charge par les TER Toulouse Agen (estimés à 14 AR par jour en TER sur cette relation à l'horizon du projet).
Les parts de marché des navettes reliant des gares nouvelles aux centres villes présentent des résultats très variables d'un cas à l'autre. De nombreux facteurs sont à prendre en compte, comme la densité du centre-ville, la qualité de la correspondance en gare nouvelle mais aussi au point de desserte de centre-ville, la distance au centre-ville, le prix et les disponibilités de stationnement, etc. Ainsi la part de marché de la navette peut aller de moins de 15% à plus de 35%.
D'une manière générale, la part de marché augmente avec la distance au centre, la taille de l'agglomération cible et évidemment la qualité du service.
Pour les gares nouvelles du GPSO, il a été retenu une hypothèse de 25% de part de marché vers le centre-ville, 10% pour la périphérie.
L'estimation de fréquentation du système de navette est ainsi de 290 000 voyageurs/an à la mise en service de Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax.

Appréciation de la commission d'enquête

Les prévisions établies par le maître d'ouvrage tendent à témoigner une amélioration de la desserte d'Agen. Toutefois elles font référence à un nombre d'AR sans distinguer les arrêts effectifs en gare, ce qui aurait pu attester de cette amélioration effective. De plus, le chiffre de 20 AR semble bien important par rapport au trafic TGV actuel qui est environ de moitié. La commission d'enquête s'interroge toujours sur le nombre de passagers qui viendront en TER à la gare d'Agen-centre pour emprunter le TaGV en gare nouvelle de Brax.

T33Q5 Quel sera le délai réel pour un voyageur, entre son arrivée en gare d'Agen du centre-ville, par TER provenant de différentes destinations, son départ par le TER gare-gare, son arrivée effective à la gare nouvelle de Brax

(47) et son départ en TGV ? Les horaires des TER de la ligne existante seront-ils adaptés aux horaires de passage des TGV ?

Réponse du maître d'ouvrage

Ce délai « réel » pour un voyageur entre son arrivée en gare centre d'Agen par TER jusqu'à son départ en TaGV ne peut être que théorique car ni la trame horaire des TER ni celle des TaGV à l'horizon de la mise en service du projet n'est connue. Il peut néanmoins être proposé une nomenclature d'hypothèses en fonction de catégories de missions :
- voyageurs dans un TER sans rupture de charge, ni rebroussement en gare de centre-ville : 2 minutes d'arrêt en gare d'Agen + 7 minutes pour le trajet gare existante / gare nouvelle + 7 minutes de correspondance entre TER et TaGV en gare nouvelle ;
- voyageurs dans un TER avec rupture de charge, mais sans rebroussement en gare de centre-ville : 5 à 7 minutes d'arrêt en gare d'Agen + 7 minutes pour le trajet gare existante / gare nouvelle + 7 minutes de correspondance entre TER et TaGV en gare nouvelle.
Tous les horaires des TER ne pourront pas être en correspondance avec les dessertes TaGV en gare nouvelle sur la ligne nouvelle, essentiellement du fait des écarts entre les fréquences de desserte des TER en gare en coeur de ville et des dessertes TaGV en gare nouvelle. C'est d'ailleurs le cas aujourd'hui entre les TER et les TaGV en gare centre. En revanche il est prévu, à chaque desserte TaGV en gare nouvelle, des correspondances TER qui permettront de relier la ligne nouvelle au réseau existant.

Appréciation de la commission d'enquête

Les estimations du maître d'ouvrage ne sont que théoriques en l'absence d'une trame horaire des TER et des TaGV. Toutefois, pour le voyageur les délais de correspondance se situent entre 16 (sans rupture de charge) et 21 minutes (avec rupture de charge), dans le meilleur des cas. Ceci à pour conséquence de rallonger sensiblement les temps de voyage LGV annoncés par SNCF Réseau. De plus, s'il est prévu, une correspondance vers la gare centre-ville à chaque desserte TaGV, tous les horaires des TER n'auront pas une correspondance avec celle-ci.

T33Q6 Quelles seraient les conséquences pour le projet si le transfert gare-gare se faisait par voie routière ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les conséquences sont de plusieurs ordres :
- absence de desserte ferroviaire de la base travaux, puis de la base maintenance de Sainte-Colombe-en-Bruilhois, pouvant remettre en cause la pertinence de la localisation de ces équipements à cet endroit (au moins pour la base travaux) ;

- les correspondances en fer permettent de rester dans le même mode, de ne pas avoir à sortir de la gare voir d'assurer une correspondance quai à quai (limitant l'impact négatif des ruptures de charges) : ce confort est particulièrement important pour les personnes en déplacement de longue distance, loisirs disposant de bagages.
- enjeu de mise en place d'une desserte en transports en commun au niveau de l'agglomération, se posant alors en des termes différents (intermodalité autour de la gare nouvelle).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte des motivations de l'implantation de la gare nouvelle de Brax.
En ce qui concerne l'argumentation de la liaison par route, la commission note que le maître d'ouvrage marque un intérêt certain pour le confort des usagers avec les correspondances « quai à quai » et regrette qu'il n'en soit pas de même pour certaines liaisons TER au départ d'Agen, telles que, par exemple, Agen-Auch, Agen-Pau, Agen-Villeneuve-sur-Lot et Agen-Périgueux, qui occasionnent une rupture de charge (train-car) pour les voyageurs.

T33Q7 En exploitation, la voie ferroviaire qui sera construite entre la gare d'Agen et la nouvelle gare de Brax (47) pourra-t-elle techniquement accueillir du fret pour desservir la futur technopole de Sainte-Colombe-en Bruilhois (47) comme le souhaite l'Agglomération d'Agen ?

Réponse du maître d'ouvrage

D'un point de vue technique, il n'y a pas d'incompatibilité spécifique à la réalisation d'une desserte fret au niveau de la future technopole. Cette opération nécessiterait un dispositif particulier d'embranchement, non prévu par le projet de lignes nouvelles présenté à l'enquête d'utilité publique, mais réalisable. Cet éventuel embranchement ferroviaire de la technopole incomberait à l'aménageur de la zone d'activités, qui devrait alors obtenir les autorisations d'installations terminales embranchées (raccordement ferroviaire). Les sillons pourront être attribués en fonction des disponibilités liées à la desserte inter gares (la LIA étant à voie unique).

Appréciation de la commission d'enquête

Le fait que le maître d'ouvrage atteste qu'il n'y ait pas d'incompatibilité spécifique à la réalisation d'une desserte fret au niveau de la future technopole, ne peut que renforcer les inquiétudes manifestées par le maire de Roquefort. Elle prend acte que le coût de cet éventuel aménagement serait supporté par l'aménageur.

T31Q4b La commission d'enquête demande au maître d'ouvrage les résultats de la concertation inter-administrative avec l'agglomération d'Agen

sur l'amorce de la rocade Ouest d'Agen (voir courrier de l'agglomération d'Agen en date du 2 juillet 2014, la réunion de présentation du 11 juillet 2014 et le courrier du maître d'ouvrage en date du 29 septembre 2014)

Réponse du maître d'ouvrage

La concertation inter-administrative préalable aux procédures règlementaires relatives à la réalisation de la première phase du Schéma des Infrastructures de l'Agglomération d'Agen précitée, concerne le raccordement de la RD119 à la RD 656 et ses aménagements connexes et non la liaison routière S2 reliant la D656 et la future gare nouvelle.
Dans ce cadre, le maître d'ouvrage a fait part de la compatibilité de son point de vue entre les aménagements ferroviaires et routiers dans leur conception générale, tout en notant quelques points particuliers à poursuivre conjointement dans les prochaines étapes.
S'agissant de la liaison routière reliant la RD656 et la gare nouvelle, une modification du tracé de cette infrastructure est proposée au droit des communes de Roquefort et Brax. Dans le cadre des concertations locales, plusieurs réunions techniques se sont déroulées notamment au cours de l'été 2014.
Le maître d'ouvrage propose dans le dossier d'enquête publique une accessibilité routière de la future gare d'Agen via Brax et via Roquefort, en créant un giratoire sur la RD656 puis une voirie longeant le lotissement des Tournesols par le nord. L'entrée sur le parvis de la gare et la distribution des espaces intermodaux (modes doux, voitures, bus) seront étudiées dans les phases ultérieures, en lien avec le projet urbain.
Pour faire suite aux contributions formulées dans le cadre de l'enquête publique et aux contacts intervenus, le maître d'ouvrage s'engage à étudier lors des études détaillées (post DUP) une adaptation du tracé routier, en privilégiant le principe de rétablissement en jumelage avec la ligne nouvelle.
La faisabilité technique au droit du giratoire nécessaire sur la RD656 ainsi qu'à, l'impact possible sur le cimetière existant à Roquefort restent en effet à confirmer : un impact bâti (acquisitions supplémentaires) est d'ores et déjà identifié au droit du lotissement au lieu-dit Cabanot.
Il conviendra également de tenir compte de la compatibilité avec la vision globale de conception de la gare, dont les études progresseront en parallèle.

Appréciation de la commission d'enquête sur la gare nouvelle de Brax

La commission s'interroge sur l'opportunité de la réalisation d'une liaison ferroviaire entre la gare-centre et la future gare de Brax. Eu égard au coût de cette réalisation, à son impact sur le milieu humain et environnemental (18 bâtis impactés, un viaduc sur le canal et sur la Garonne), la commission estime préférable de mutualiser avec l'agglomération d'Agen, les travaux pour permettre une accessibilité routière comme le souhaite les élus des quatre communes directement concernées.

3333 La gare nouvelle de Mont-de-Marsan située à Lucbardez-et-Bargues

33331 Synthèse des observations du public

22 observations concernent la gare nouvelle de Lucbardez-et-Bargues (40) et la liaison inter-gares avec Mont-de-Marsan (40) et de nombreuses questions ont été posées lors de la RIE de Saint-Pierre-du-Mont (40).

Henri Emmanuelli, député et président du conseil général des Landes et Geneviève Darrieussecq, maire de Mont-de-Marsan et présidente de la communauté d'Agglomération du Marsan (CAM) sont favorables au GPSO et au projet de gare à Lucbardez-et-Bargues (40).
Lors des entretiens avec les membres de la commission d'enquête, chacun a pu développer ses arguments. Henri Emmanuelli, accompagné de Robert Cabé, vice-président du Conseil Général, estime qu'il n'y a pas trop de gares, que la nouvelle gare est un point essentiel du projet et qu'il ne faut pas négocier les arrêts. Pour sa part, Geneviève Darrieussecq, pense que le projet et le positionnement des gares nouvelles sont indispensables sous l'angle de l'aménagement du territoire et afin d'éviter une métropolisation excessive du Sud-ouest. Cependant, les deux élus sont préoccupés par le franchissement de la rocade par la LGV et demandent l'aménagement d'un passage dénivelé.

Geneviève Darrieussecq dit fonder des espoirs sur la liaison possible vers Toulouse. Elle précise en outre, que le SCoT prévoit un développement autour de la future gare. Une cellule de veille a été mise en place pour éviter la spéculation foncière, si nécessaire en préemptant. La communauté d'agglomération du Marsan (CAM) envisage une zone d'aménagement sur une emprise foncière de 20 ha. Cette nouvelle gare sera également un atout pour le golf de Mont-de-Marsan situé à proximité. Elle ajoute que la CAM prendra en charge les aménagements autour de la gare et accompagnera la commune dans la révision de son PLU.

Concernant les installations de la société pétrolière de dépôts (SPD) classées Seveso 2 et situées en bordure de la voie de raccordement des deux gares, Geneviève Darrieussecq rappelle qu'elle en a demandé le déplacement au préfet des Landes en 2011 en proposant de le transférer en un lieu beaucoup plus sûr et logique, à proximité de la base aérienne. Sur ce point Robert Cabé, premier vice-président du conseil général des Landes pose le problème du financement et estime que les mesures de protection prévues seront suffisantes. Il ajoute que ce problème ne doit pas retarder l'arrivée de la LGV.

A l'inverse, de nombreuses observations manifestent une opposition au projet. Elles émanent d'associations de défense de l'environnement (SEPANSO, ACCRIL, Amis de la Terre…) et de personnes généralement concernées par le tracé.

Lors de la réunion d'information et d'échanges (RIE) qui s'est tenue à Saint-Pierre-du Mont (40) le 6 novembre 2014, de nombreuses questions ont été soulevées :

-La rénovation de la ligne de Mont-de-Marsan à Morcenx serait beaucoup plus judicieuse.
-Avec 14 passages à niveau sur la liaison inter-gares, qu'en est-il de la sécurité ?
-Quel sera le temps de parcours entre les deux gares ?
-«Gare de Lucbardez, « gare des lapins » (…)
-Quel est le tonnage de la machine à ballast ? La voie sera-t-elle électrifiée
-Quid de la traversée d'un site SEVESO 2 ?
-Contradiction entre le discours tenu par RFF lors de la réunion tenue à Benesse-Maremne (40) sur le nombre d'arrêts prévus dans les gares de Mont-de-Marsan (40), Dax (40) et Bayonne(64) et le fait que, confrontée à la baisse de la rentabilité de la grande vitesse, la SNCF envisage de supprimer une centaine d'arrêts TGV.
-Le récent rapport de la Cour des Comptes préconise de restreindre progressivement le nombre d'arrêts sur les tronçons LGV en ne conservant que ceux justifiés par un large bassin de population… Dans ces conditions, que pèsent les bassins de population de Mont-de-Marsan, de Dax et de Bayonne ?
-Combien d'allers-retours TGV seront comptabilisés entre Bordeaux et l'Espagne ? Combien de ces trains, par sens, s'arrêteront à Mont-de-Marsan (40) ? Combien d'entre eux, par sens, s'arrêteront à Dax (40) ? Et combien d'entre eux s'arrêteront à Bayonne ?

Sans reproduire ici l'ensemble des observations consultables dans le procès-verbal de synthèse des observations joint en annexe 3 du présent rapport, il y a lieu de relever plus particulièrement celles qui concernent la liaison inter-gares considérée comme inutile et dangereuse.

33332- Synthèse des éléments du dossier relatifs à la gare nouvelle de Mont-de-Marsan

Les gares nouvelles-type décrites dans le dossier (pièce D/p3 65) prévoient un transbordement des voyageurs quai-à-quai avec un passage dénivelé permettant de franchir les voies. Le positionnement des gares nouvelles est prévu à la pièce F/vol 3.2/p 285):

« 4.4.1 Les gares. Les études d'implantation des sites de gares et le choix des sites étant directement en lien avec les études ayant permis successivement de définir un fuseau de 1 000 m puis un tracé, sont de fait présentées aux paragraphes 4.2.2 « Les fuseaux proposés et les apports de la concertation » puis 4.3 « Comparaison des hypothèses de tracé et raisons du choix du tracé proposé(…)».

C'est donc le choix des tracés qui impliquent le positionnement des gares. En ce qui concerne Mont-de-Marsan, il est implicite dans l'étude que le passage d'une ligne nouvelle à proximité de la ville implique la création d'une gare nouvelle. La variante de tracé retenue a motivé le choix d'implanter cette gare sur la commune de Lucbardez-et-Bargues et de la relier à la gare

centre par une liaison inter-gares décrite à la pièce F/vol 3.2/p 134. De cette description, il peut être retenu que :

« (…) Cette liaison comprend deux sections :

-Une section avec création de voie nouvelle sur un linéaire de 9 km environ qui s'étend de la ligne nouvelle sur la commune de Lucbardez-et-Bargues jusqu'au raccordement de la ligne existante Mont-de-Marsan-Roquefort sur la commune de Saint-Avit. La géométrie de cette section est compatible avec une connexion ultérieure d'un barreau de ligne nouvelle desservant le Béarn et la Bigorre ;
-Une section portant sur l'aménagement de la voie ferrée existante (Mont-de-Marsan - Roquefort) sur un linéaire d'environ 9 km qui s'étend du raccordement avec la voie nouvelle sur la commune de Saint-Avit jusqu'à la gare existante de Mont-de-Marsan.

L'aménagement de la ligne existante Mont-de-Marsan-Roquefort comprend la réouverture au service voyageur régional et regroupe un ensemble d'opérations ferroviaires :

-L'aménagement de la ligne (voie, système de signalisation) ;
-Un diagnostic puis une réhabilitation si nécessaire des ouvrages d'art et des systèmes de drainage ;
-La mise en conformité des passages à niveau suite à la reprise du trafic voyageurs ;
-La mise en œuvre d'ouvrage de protection de la voie ferrée accompagnée de mesures d'exploitation du site SPD permettant de supprimer l'exposition des voyageurs aux risques technologiques de stockage de carburant, sur la commune de Mont-de-Marsan (…) ».

33333 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

T33Q8 L'opportunité de la liaison inter-gares se pose. Le ralliement sur Lucbardez-et-Bargues (40) par voie routière, à titre individuel ou par bus, sera privilégié. Comment ont été faits les calculs pour l'estimation du nombre de voyageurs sur cette liaison ? Quel est le coût de la liaison ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le coût de construction de la liaison inter-gares est de 118 M€, intégrant la voie routière jumelée avec la LIM ferroviaire entre le Caloy et le site de la gare nouvelle à Lucbardez.

Cette ligne inter-gares comprend : la réalisation d'une ligne nouvelle de 9 km circulée à 80 km/h depuis la gare nouvelle LGV jusqu'à son raccordement avec la ligne existante Mont de Marsan-Roquefort au droit du quartier de Cyrano à Saint-Avit ; le réaménagement de la ligne existante depuis le quartier de Cyrano à Saint-Avit jusqu'à la gare centre de Mont-de-Marsan sur 6,8 km circulée à 80 km/h avec la modernisation de 14 passages à niveau existants.

Les hypothèses de fréquentation de la liaison inter-gares sont les mêmes qu'Agen, conduisant à une estimation de 150 000 voy. /an.

T33Q9 Pourquoi cette nouvelle gare ? Pourquoi ne pas agrandir la gare de Dax et interconnecter avec Mont-de-Marsan. N'était-il pas plus opportun d'améliorer la ligne ferroviaire actuelle Dax-Mont-de-Marsan plutôt que de créer la liaison inter-gares ?

Réponse du maître d'ouvrage

Lors du débat public sur la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, trois scénarios ont été proposés : aménagement progressif de la ligne existante (mise à 4 voies principalement) ; ligne nouvelle passant par l'Ouest des Landes et ne desservant pas Mont-de-Marsan ni le Sud Gironde ; ligne nouvelle passant par l'Est des Landes et desservant Mont-de-Marsan. Ainsi qu'il est rappelé dans le chapitre 4 de la pièce F du dossier d'enquête, c'est la solution de ligne nouvelle passant par l'Est des Landes avec une desserte de Mont-de-Marsan par une gare nouvelle qui a été retenue.

Les premières étapes de la concertation ont consisté à envisager les différentes solutions possibles de positionnement d'une gare nouvelle sur ligne nouvelle pour la desserte de Mont-de-Marsan. Pour des raisons de disponibilités du foncier, de compatibilité avec les projets d'aménagement du territoire au sein de l'agglomération, et d'accessibilités ferroviaire et routière au site de la future gare nouvelle, la concertation a conduit à positionner la gare au Nord-est de Mont-de-Marsan au plus près de l'échangeur de l'A65 au Caloy.

L'amélioration de la liaison ferroviaire actuelle entre Dax et Mont-de-Marsan ne correspondait pas aux fonctionnalités assignées au projet à l'issue du débat public, mais à un autre scénario, non retenu, celui de l'aménagement de la ligne existante.
Même dans ce scénario, il n'était pas envisagé d'améliorer la liaison entre Mont-de-Marsan et Dax sur la section Mont-de-Marsan / Morcenx.

L'interconnexion des gares existantes de Dax et de Mont-de-Marsan passe par Morcenx et le réseau existant. La liaison par le réseau existant fait 76 km, dont une partie par une ligne à voie unique non électrifiée entre Morcenx et Mont-de-Marsan. Si l'on souhaitait créer un raccordement direct depuis Dax vers Mont-de-Marsan (Sud-est), un débat public spécifique serait nécessaire sur cette opportunité. Ainsi, le temps de Parcours Bordeaux-Mont de Marsan serait très supérieur aux 35mn permis par la LGV. De plus, la liaison ferroviaire ainsi créée entre Dax et Mont-de-Marsan ne serait que très peu concurrentielle par rapport au mode routier (50 km).

T33Q11 Quel sera le nombre d'arrêts TGV en gare de Lucbardez-et-Bargues (40), Dax (40) et Bayonne (64), la fréquence de passage des trains, l'amplitude horaire entre le premier et le dernier train, le poids maximum autorisé des trains ?

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le schéma de desserte prévisionnel étudié (études de trafic figurant en pièce H, faites par le gestionnaire d'infrastructure), le nombre d'AR en 2024, est de 11 AR TaGV à Dax et 6 à Bayonne. En 2027, ces chiffres passent respectivement à 16 et 12 auxquels il convient d'ajouter 3 AR en SRGV.

Pour la gare de Lucbardez-et-Bargues le chiffre prévisionnel en 2027 est de 10 AR TaGV par jour et 3 AR SRGV. La fréquence de passage des trains par période dépend de l'amplitude horaire et donc de la grille horaire précise, et ne pourra être définie que quelques années avant la mise en service (l'objectif général étant de couvrir une large plage diurne, permettant un AR dans la journée avec Paris).

Appréciation de la commission d'enquête (T33Q9, T33Q8 et T33Q11).

Tout d'abord, la commission d'enquête prend acte de la façon dont s'est opéré le choix d'une nouvelle gare à l'issue du débat public et de la concertation ainsi que des raisons pour lesquelles l'amélioration d'une liaison ferroviaire entre Dax et Mont-de-Marsan passant obligatoirement par

Morcenx soit sur 76 km, n'est pas viable sauf à retenir l'aménagement de la ligne existante en lieu et place de la ligne nouvelle Bordeaux-Dax.

La commission, ensuite, s'est interrogée sur la bretelle de raccordement de la gare nouvelle à la gare existante qui, d'une part, augmente le temps de parcours pour rejoindre la gare-centre rendant concurrentiel l'usage de la voiture et diminuant l'intérêt de la navette et, d'autre part, conduit au maintien des nombreux passages à niveau de la ligne Mont-de-Marsan/Roquefort, engageant de ce fait la sécurité.

Enfin, la commission a analysé la fréquentation de la liaison inter-gares telle qu'elle ressort des estimations du maître d'ouvrage. Les 150 000 voy/an à l'horizon 2027, représentent 410 voy /jour. Avec 13 AR/jour soit 26 arrêts, le nombre de voyageurs par arrêt ressort à 16. Si l'on retient les chiffres du dossier (Pièce J/annexe 2), le rabattement vers les gares s'effectue à plus de 50% en voiture, ce qui laisse supposer que chaque navette transportera en moyenne 8 voyageurs, pour un coût de 110 M€.

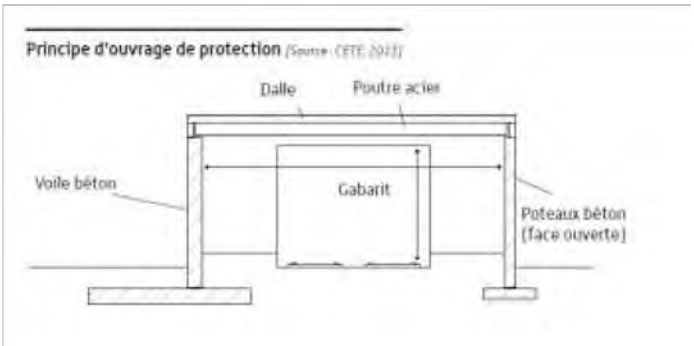
Elle estime compte tenu du rapport coût/avantages que cette liaison ferroviaire pourrait être remplacée par un service de bus.

T33Q10 La sécurité de la ligne inter-gares soulève des interrogations liées notamment au croisement dénivelé sur la rocade et à la proximité de SPD. Quelles solutions préconise le maître d'ouvrage, pour résoudre ces difficultés.

Réponse du maître d'ouvrage

L'étude menée dans le cadre des études préalables par le CEREMA (CETE du Sud-ouest) sur la sécurité des passages à niveau n'avait pas conduit à conclure à la nécessité de déniveler le PN de la rocade. Au vu des observations formulées dans le cadre de l'enquête, confirmant des demandes antérieures, et compte tenu du caractère de cette voirie, le maître d'ouvrage se propose de réserver une suite favorable à cette demande.

Suite à une étude spécifique de sécurité des voyageurs dans les TER passant à proximité des installations classées SEVESO de SPD, le projet prévoit la mise en œuvre des protections de 200 m de longueur au niveau de SPD, accompagnée de mesures d'exploitation du site SPD. Les études de danger ont montré l'efficacité de ce type d'installation de sécurité vis-à-vis des risques encourus pour les voyageurs ferroviaires, ces risques étant : une explosion de la zone de stockage des wagons du site de SPD ; un incendie au niveau du poste de déchargement wagons ; des feux de cuvettes.



La solution de protection présentée dans le dossier d'enquête, dont la faisabilité a été vérifiée, permet de répondre aux risques listés ci-dessus en réduisant l'exposition aux risques, des voyageurs.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend note avec satisfaction, de la suite favorable donnée à la demande de dénivellement du PN de la rocade.
La commission admet que la solution retenue pour la traversée du site SPD répond à des exigences réglementaires sans toutefois s'en satisfaire pleinement.

T33Q12 Quelle étude a été faite des nuisances occasionnées par la liaison inter-gares (sonores et vibrations) ?

Réponse du maître d'ouvrage

La liaison inter-gares de Mont-de-Marsan a fait l'objet d'une modélisation acoustique et d'études sur le risque de vibration associé à la circulation de trains de voyageurs. Les hypothèses des études acoustiques sont basées sur une ambiance sonore modérée (plus favorable aux riverains en termes de seuils à respecter), une vitesse de circulation des mobiles ferroviaires à 60 km/h, la signature acoustique des matériels roulant (TER) qui emprunteront la liaison inter-gares. Au vu des prévisions de trafic des TER et des signatures du matériel roulant, il n'est pas nécessaire de réaliser des protections acoustiques sur la liaison inter-gares entre Mont-de-Marsan et Lucbardez (études acoustiques, méthodologies et les résultats, audités et expertisés par le CETE Rhône-Alpes). Les résultats de ces études acoustiques pour les liaisons inter-gares sont inclus dans la cartographie acoustique des cahiers géographiques.

Les effets vibratoires de la section nouvelle de la liaison inter-gares ont fait l'objet d'une étude spécifique. Les résultats de cette étude sont présentés au chapitre 3.2.1.4 du cahier géographique 14 ainsi qu'en annexe 4.3 de ce même cahier géographique. Il en résulte qu'aucun risque lié aux effets vibratoires n'a été identifié pour les bâtis situés à proximité de la section nouvelle de la liaison inter-gares.

Appréciation de la commission d'enquête

En ce qui concerne les nuisances, le maître d'ouvrage affirme que les études menées concluent à un niveau acceptable des bruits et vibrations mais évite de dire que lesdites études sont relatives à la section nouvelle de la liaison inter-gares alors que la question posée concerne la section de ligne existante.

T33Q13 Existe-t-il un projet de connexion ultérieure d'un barreau de ligne nouvelle desservant le Béarn et la Bigorre ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il n'existe pas aujourd'hui de projet de connexion d'un barreau de ligne nouvelle desservant le Béarn et la Bigorre. Cependant, des pré-études de faisabilité ont été menées en 2009 afin d'envisager différentes solutions de d'amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre, dont certaines par ligne nouvelle connectée à la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne.

Conformément à la décision ministérielle du 27 septembre 2010 sur les fonctionnalités des lignes nouvelles et sur le fuseau de 1 000 m, des réservations techniques à l'Est de Mont-de-Marsan et à l'Est de Dax ont été retenues afin de permettre le cas échéant et dans l'attente d'un futur débat public, une connexion avec la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne. Ces réservations techniques se trouvent au niveau de la gare nouvelle de Mont-de-Marsan et au niveau du PCVE situé en pays Tarusate au Nord-Est de Dax. Le tracé soumis à l'enquête publique ménage ainsi la faisabilité d'une connexion d'une ligne nouvelle desservant le Béarn et la Bigorre raccordée à la ligne nouvelle Bordeaux-Dax.
La commission Mobilité 21 le classe dans les projets à horizons plus lointains (après 2050).

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

T33Q14 Que pensez-vous de la remarque sur les relations entre SNCF et les navetteurs?

Réponse du maître d'ouvrage

SNCF dément cette affirmation et rappelle qu'elle a au contraire toujours veillé à mettre en place des solutions adaptées en matière d'abonnement.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

T33Q15a Le maître d'ouvrage peut-il rassurer les usagers sur le point soulevé par la FNAUT d'Aquitaine (correspondance immédiate quai à quai pour rejoindre le centre-ville)?

Réponse du maître d'ouvrage

La conception des gares nouvelles d'Agen et de Mont-de-Marsan permet une correspondance directe quai à quai pour le sens Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Dans l'autre sens, la liaison est dénivelée. La gare nouvelle de Montauban permet la correspondance des quais LGV aux quais TER en liaison verticale, les quais LGV étant situés au niveau supérieur. Toutes ces gares comportent des dispositions pour l'accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite).

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

3333 La gare de Dax

33331 Observations du public

Deux intervenants, sans manifester une opposition formelle au projet demandent :
Quelle est *« (…) La nouvelle distance ferroviaire, suite au projet GPSO, entre la gare Saint-Jean à Bordeaux, et la gare actuelle de Dax. Pour mémoire, la distance ferroviaire actuelle pour la ligne classique (Bordeaux-Dax) est d'environ 147 km (…) ?»*
«(…) La création d'une nouvelle gare au nord de Dax à proximité de la gare de Laluque qui assurerait les correspondances (…) »
Un autre observe que la création d'une nouvelle gare à Mont-de-Marsan va porter préjudice à celle de Dax.

33332 Synthèse des éléments du dossier relatifs à la gare de Dax
Le projet de lignes nouvelles se raccordant à la ligne existante à Pontonx-sur-l'Adour (40), la gare de Dax conserve sa fonction actuelle.

33333 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

T33Q15b Quelle sera la distance entre la gare de Bordeaux-Saint-Jean et la gare actuelle de Dax, suite à la réalisation des lignes nouvelles ? Que pense le maître d'ouvrage, d'une gare nouvelle au Nord de Dax (40), à proximité de Laluque (40)?

Réponse du maître d'ouvrage

D'une manière générale, le maître d'ouvrage énonce les avantages pour l'agglomération dacquoise d'une desserte par la gare existante sur ligne nouvelle :
«(…) Le projet de ligne nouvelle Bordeaux-Dax desservira effectivement l'agglomération montoise par une gare nouvelle sur ligne nouvelle. L'agglomération de Dax sera desservie par la gare existante en cœur de ville grâce à un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante au Nord de

Dax sur la commune de Saint Vincent de Paul (cf. ci-dessus). Les voyageurs se rendant à Dax depuis Bordeaux bénéficieront d'une desserte améliorée en fréquence et en temps de parcours (20 minutes pour les TaGV ne marquant pas l'arrêt à Mont-de-Marsan) pour se rendre à Dax.
Par ailleurs, du fait de l'existence du raccordement dit « Sud-Sud » au niveau de la bifurcation ferroviaire en Sud Gironde, les LGV permettront des dessertes directes entre l'Est aquitain ou les villes de Midi-Pyrénées et Dax sans passer par Bordeaux. L'accessibilité de l'agglomération dacquoise s'en trouvera renforcée. »

A la question concernant les distances depuis Bordeaux-Saint-Jean par la ligne existante et la ligne nouvelle et de l'opportunité d'une gare nouvelle au nord de Dax, le maître d'ouvrage répond :

« La distance Bordeaux-Dax par la ligne nouvelle se décompose comme suit :
-Linéaire de ligne existante entre Bordeaux-Gare-Saint-Jean et le raccordement du tronc commun des lignes nouvelles à Saint-Médard-d'Eyrans: 13,4 km ;
-Linéaire de lignes nouvelles du raccordement de Saint-Médard-d'Eyrans à Saint-Vincent-de-Paul : 154.8 km ;
-Linéaire de ligne existante entre le raccordement de Saint-Vincent-de-Paul et la gare centre de Dax : 10,7 km ;
Soit un total de 178,9 km.

A l'issue du débat public sur la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, les conditions de desserte de Dax n'étaient pas tranchées. Les premières phases de concertation sur les modalités de desserte de l'agglomération dacquoise ont conduit à faire une analyse comparative (retracée dans le chapitre 4 de la pièce F de l'étude d'impact) des différentes solutions de desserte : gare nouvelle sur ligne nouvelle ou gare existante en cœur de ville.
Les conclusions de l'analyse comparative des différentes solutions, et les apports de la concertation, ont conduit les instances de gouvernance du projet de lignes nouvelles à proposer la poursuite des études du projet de ligne nouvelle en desservant la gare existante de Dax en cœur de ville, par l'intermédiaire de raccordements entre ligne existante et ligne nouvelle au Nord et au Sud et au plus près de l'agglomération. Les quatre principales raisons ayant conduit les acteurs de la concertation à ce choix ont été :
-La rentabilisation des investissements du pôle d'échange multimodal de la gare existante de Dax alors en cours d'élaboration ;
-Le souhait de continuer à proposer une desserte en cœur de ville pour les curistes afin de pérenniser l'activité de thermalisme ;
-La présence d'un nœud ferroviaire en gare existante de Dax permettant d'opérer la ventilation entre les dessertes vers le Béarn et la Bigorre et celles vers le Pays Basque ;
-La perception d'un risque d'une desserte de l'agglomération moins fréquente par une gare nouvelle sur ligne nouvelle que par la gare existante en cœur de ville.
C'est pourquoi, la desserte de l'agglomération dacquoise présentée dans le dossier d'enquête se fait par la gare existante.

Une gare nouvelle de Dax située à Laluque serait à près de 13 km au Nord. La desserte routière serait de 20 km avec un temps de parcours estimé à 19 mn. »

Appréciation de la commission d'enquête sur la gare de Dax

La commission prend acte des explications fournies par le maître d'ouvrage sur la desserte de Dax par la gare existante.
S'agissant de la distance Bordeaux/Dax par la ligne nouvelle, la commission relève que la distance est supérieure de 32 km par rapport à la ligne actuelle (147 km).

3335 La halte Sud-Gironde située sur la commune d'Escaudes (33) et le service régional à grande vitesse (SRGV)

33351 Synthèse des observations du public

La halte Sud-Gironde et le service régional à grande vitesse (SRGV) qui justifie cette halte a fait l'objet de peu d'observations.

Au-delà des critiques laissant entendre que le lieu choisi va être défiguré, des doutes ont été émis sur les raisons qui ont conduit à prévoir cette halte SRGV. Elle aurait été décidée pour amadouer la population du secteur, réputée opposée à la ligne à grande vitesse ou pour complaire aux élus en mettant en avant l'irrigation du territoire comme l'affirme l'association de coordination des citoyens et riverains landais (ACCRiL).

Les estimations de fréquentation sont surévaluées, les villes moyennes vont être transformées en cités-dortoirs, le développement économique du territoire induit est illusoire car ce sont les métropoles de taille européenne qui vont en bénéficier, affirment l'ACCRiL et « les amis de la terre ».

En découvrant le rapport de la cour des comptes sur la grande vitesse ferroviaire, rendu public en octobre 2014, qui préconise de réduire le nombre de gares desservies par les trains aptes à la grande vitesse, la population et les associations d'opposants ont été renforcés dans leurs doutes. En effet, le nombre de gares nouvelles ex-urbanisées prévues pour le GPSO parait démesuré alors qu'aucune n'est prévue entre Tours et Bordeaux.

Le rapport de la cour des comptes dit précisément dans une partie consacrée à la description du modèle français : *« Pour rester cohérents en termes de gain de temps autorisé par la grande vitesse, les arrêts intermédiaires devraient ainsi être aussi peu nombreux que possible sur les LGV, sauf exception justifiée par un large bassin de population ».*

Les associations d'opposants des Landes font état d'un bassin de 200.000 habitants pour justifier une gare. En outre, la halte Sud-Gironde ne serait en fait que l'habillage de la création de voies d'évitement obligatoires tous les 90 km au maximum.

Enfin les opposants font état du matériel spécifique supplémentaire et coûteux que va exiger le SRGV, ainsi que des coûts qui seront à la charge de la Région Aquitaine.

33352 Synthèse des éléments contenus dans le dossier d'enquête

Lors de la concertation préalable à l'enquête (Pièce G/annexe 2-1), le SRGV a été présenté comme une opportunité à saisir pour dynamiser la mobilité régionale.

Ce service qui permet à des trains régionaux de circuler à grande vitesse (250 km/h ou plus) sur les lignes à grande vitesse doit s'accompagner de l'existence de gares ou haltes. Certaines gares existantes ou nouvelles rendront ce service opérationnel. La réalisation d'une halte en sud-gironde est prévue dans GPSO/LN (concertation publique du 10 octobre au 5 novembre 2011).

Le sud de la gironde ne bénéficiant d'aucune desserte ferroviaire, une halte dans ce secteur constitue une opportunité pour irriguer le territoire, le rapprocher des métropoles régionales et permettre un développement économique local.

L'étude d'impact (pièce F/volume 4-4/chapitre 3) mentionne la halte Sud-Gironde pour indiquer qu'elle est implantée au sein du massif landais (Landes de Préchères), sur la commune d'Escaudes à 3 km à l'Est du centre-bourg de Captieux entre le PK 77 et le PK 78 à proximité du point de débranchement des deux lignes nouvelles, au Nord-est du diffuseur de l' autoroute A 65 à un endroit où la ligne à grande vitesse est parallèle à l'autoroute A 65. Son positionnement a pris en compte les nombreuses zones humides du secteur et l'habitat du fadet des laiches.

Sa construction nécessitera l'artificialisation de 3000m^2. La Halte est tournée vers l'Est, c'est-à-dire vers l'écopôle, un projet de zone d'activités du conseil général de la Gironde sous maîtrise d'ouvrage locale de la communauté de communes de Captieux-Grignols. Il est attendu de cette implantation, un développement urbain concernant l'habitat et les activités économiques, un désenclavement significatif du territoire, une augmentation de l'attrait touristique grâce à la vue pour les voyageurs à partir du train et un développement des hébergements touristiques du secteur.

Un point de changement de voie avec évitement (PCVE) est prévu au niveau de la halte entraînant une sur-largeur de l'emprise d'environ 15 mètres. Sont également prévus : une base « maintenance » à l'écart des zones habitées, d'une superficie d'environ 7 ha , un garage, des voies éclairées, des bâtiments, un parc à matériaux et des parkings. Des nuisances sonores et lumineuses sont prévues et une activité de nuit est annoncée.

Depuis cette halte, toutes les villes d'Aquitaine seront accessibles en une heure. Le Sud-Gironde est ainsi rapproché de Dax et de Toulouse. En revanche les TaGV ne marqueront pas d'arrêt à cette halte.

La mise en place de la halte SRGV modifiera la configuration paysagère de ce secteur boisé sans toutefois désorganiser ce dernier déjà traversé par des infrastructures. Les équipements nécessaires (voies ferrées, passerelle piétonne, bâtiment, parking, nouveau réseau viaire) nécessiteront un aménagement à part entière, comprenant des modelés paysagers et des plantations en cohérence avec les mesures écologiques (plantations de milieux humides). Il est prévu un traitement soigné et identitaire du site et des abords.

Dans la notice explicative (pièce D), il est précisé que les décisions en matière de service régional à grande vitesse relèvent des autorités compétentes à savoir l'autorité organisatrice des transports (AOT). Le SRGV complète le maillage des TaGV de deux façons. D'une part, des trajets SRGV s'ajoutent aux trajets TaGV pour proposer une fréquence à l'heure entre deux points sur la période de jour et d'autre part, en plus des gares desservies par les TaGV, les SRGV desserviraient la halte Sud-Gironde aujourd'hui prévue.

L'approbation ministérielle du projet Sud-Europe-Atlantique en date du 27 septembre 2010 prend acte de la possibilité de circulation de SRGV sur les lignes nouvelles. Elle précise que : *« Les études conduites par RFF « devront être approfondies notamment pour préciser les potentiels de marché et le modèle économique de ces SRGV, et notamment les interactions entre ces services et les dessertes nationales à grande vitesse. Sous réserve de ces approfondissements, nous retenons le principe de développement de SRGV pour la poursuite des études ».*

L'évaluation socio-économique (Pièce H) décrit le matériel roulant propre au SRGV (TSRGV) prévu de circuler à environ 250km/h mais rappelle que pour des longues distances des TaGV évoluant à 320km/h peuvent-être utilisés.

Elle s'arrête également sur le nombre de services SRGV quotidiens : 5 allers-retours SRGV sur l'axe Bordeaux-Dax desservant la Halte Sud-Gironde et Dax (Mont de Marsan n'est alors pas cité).

La synthèse des perspectives d'aménagement et de développement des territoires (Pièce J - Annexe 3- SPDAT) fait également état de la halte et du SRGV.

La halte devait être localisée sur Captieux-Escaudes près de plusieurs axes : la RD 10, la RD132 et le diffuseur de l'A 65 et bénéficier d'accès en modes doux (à pied et vélo) et éventuellement d'un arrêt du réseau de bus départemental.

Située en Gironde mais à proximité du Lot-et-Garonne et des Landes, la halte peut tabler sur un potentiel de 30000 voyageurs par an (estimations les plus basses), avec des pics possibles à 300 voyageurs quotidiens en jour de pointe.

La communauté de communes de Captieux-Grignolles (33) projette l'implantation d'un pôle économique sur son territoire. Il s'agit de la zone d'activité écopôle « Cœur d'Aquitaine » qui est en cohérence avec le Parc naturel régional des Landes de Gascogne (PNRLG) et qui est centré sur les éco-matériaux, les éco-produits, l'environnement et le bois.

33353 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

T33Q16 Que répondez-vous aux arguments présentés par les opposants sur le SRGV et la halte d'Escaudes (33) ?

Réponse du maître d'ouvrage

Ces associations posent la question de la pertinence de la mise en place de services SRGV dans le contexte Aquitain. L'argumentaire remettant en cause la légitimité de tels services s'appuie sur l'exemple de ce type d'offre dans le Nord Pas de Calais. Il est montré en quoi le contexte était très différent de celui de l'Aquitaine, principalement en termes de répartition de population, de distances et de taille des villes reliées. Ce constat doit toutefois être relativisé sur plusieurs points.
Il est tout d'abord énoncé que les villes traversées sont de tailles modestes, bien inférieures à celles du Nord Pas de Calais. Pourtant, les SRGV vont bien jusqu'au Pays Basque (San Sebastian), zone plus peuplée que les villes desservies par les SRGV du Nord Pas de Calais. L'aire urbaine de Bayonne dépasse quant à elle 250 000 habitants, ce qui est tout à fait comparable à Dunkerque.
Il est ensuite dit que ce contexte différent est nécessairement négatif pour la fréquentation des SRGV en Aquitaine, laissant entendre que le contexte nordiste est un exemple unique de territoire pouvant bénéficier du type de desserte offert par les SRGV.
En fait l'exemple espagnol des trains régionaux à grande vitesse semble montrer au contraire le potentiel des SRGV pour un type de configuration dans lequel les SRGV sont mises en service entre deux pôles importants tout en desservant des territoires moins densément peuplés.
Les exemples des TER rapides (Inter Loire, Alsace, sillon alpin) ainsi que les réflexions sur la nécessité de repenser les liaisons ferroviaires montrent également que le besoin existe au niveau national et répond à une demande des territoires.
Sur Bretagne et Pays de la Loire, les deux Régions prévoient ainsi la mise en place de SRGV empruntant la LGV dès sa mise en service en 2017 pour assurer des liaisons du type Rennes-Angers, Nantes-Laval, permettant d'assurer des liaisons intéressantes par le fer, dans un objectif d'aménagement du territoire (meilleure desserte de la Mayenne, de l'Ouest

Sarthois). Ce service serait assuré par les deux AOT, sous le pilotage de la Région Pays de la Loire, dans un premier temps avec des rames ZTER circulent à V200 et adaptés pour passer sur LGV.
Le SRGV envisagé pour Bordeaux-Dax permet de mieux relier les territoires jusqu'à l'autre bout de la ligne à San Sebastian, et donc à l'ensemble du Pays Basque. En outre, la liaison nouvelle Dax-Mont de Marsan (2 agglomérations qui présentent un potentiel de développement) de manière performante offrira une alternative crédible au mode routier.
Les dessertes SRGV ont été étudiées suite aux conclusions du débat public sur la liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne, à la décision de RFF sur la poursuite des études d'élaboration du projet, et afin de répondre aux attentes du Conseil Régional d'Aquitaine, qui a prévu au sein du SRIT ce type de services dans le cadre de la réalisation des lignes nouvelles du GPSO. Les réflexions ont conduit à la pertinence de deux haltes SRGV sur la branche Bordeaux-Espagne, en Sud Gironde et en Sud Landes. Le Conseil régional Midi-Pyrénées, membre du groupe de travail sur les SRGV n'a pas souhaité développer ce type de service sur la branche Bordeaux-Toulouse, considérant que les villes de la vallée de la Garonne étaient soit desservies par des gares nouvelles sur ligne nouvelle, soit par les gares de la ligne existante Bordeaux-Toulouse.

Les raisons qui ont conduit à l'élaboration de haltes SRGV sur la branche Bordeaux-Espagne et à leurs localisations sont ainsi :
- *la desserte d'un territoire et le rééquilibrage de l'accessibilité ferroviaire de certains périmètres non encore et/ou mal desservis par le mode ferroviaire ;*
- *la possibilité d'offrir en complément des services TaGV sur les lignes nouvelles et des services TER sur les lignes existantes un service de transport régional et international de proximité (entre Aquitaine et Pays Basque espagnol) performant grâce à des circulations allant jusqu'à 250 km/h, avec un matériel adapté (moins capacitaire que des TAGV) ;*
- *la disponibilité capacitaire des lignes nouvelles, et la volonté d'accroître l'utilisation de l'infrastructure nouvelle ;;*
- *une volonté du Conseil Régional d'Aquitaine d'être AOT des SRGV, à des tarifs conventionnés, en complément de l'offre TaGV.*

La localisation de la halte SRGV à Escaudes répond aux objectifs suivants :
- *desservir un vaste territoire à faible densité démographique, non équipé d'infrastructures ferroviaires ;*
- *garder la possibilité dans le futur d'opérer des services SRGV entre Aquitaine et Midi-Pyrénées via la liaison dite Sud-Sud, d'où le positionnement sur la branche Sud Gironde/Espagne au sud des raccordements entre la ligne BordeauxToulouse et la ligne Bordeaux-Dax ;*
- *valoriser une zone d'attractivité potentielle couvrant le Sud Gironde, l'Ouest du Lot-et-Garonne, le Nord-Est des Landes et le Nord-Ouest du Gers, avec un souhait du Département de la Gironde d'accompagner le développement de ce territoire en fonction de ses attentes ;*
- *une localisation sur le Sud Gironde à proximité d'axes routiers structurants pour tenir compte des habitudes de déplacement des habitants sur ce territoire à la faible densité démographique. C'est pourquoi, en concertation*

avec les acteurs locaux, la halte SRGV a été positionnée auprès de l'échangeur de l'A65 et des RD desservant les communes avoisinantes.

Appréciation de la commission d'enquête

La démonstration du maître d'ouvrage est peu convaincante.

Elle fait état d'un service régional à grande vitesse jusqu'à San Sebastian alors que l'enquête publique ne porte, pour la branche Sud, que sur la portion Bordeaux-Dax.Elle met en avant la desserte d'un « vaste territoire à faible densité démographique » qui ne saurait justifier un accès à la grande vitesse à Escaudes, seule halte prévue dans cette enquête.
Elle justifie le positionnement de la halte par les liaisons sud-sud par SRGV alors que ce service régional a été refusé par le conseil régional de Midi-Pyrénées, par un développement économique très théorique du point de jonction de trois départements, par la proximité de l'échangeur d'autoroutes qui à lui seul ne peut servir d'argument.

En fait, le besoin local d'une halte SRGV n'est pas apparu pendant l'enquête. Les prévisions de fréquentation faites par le maître d'ouvrage et détaillées plus loin, confirment cette impression. Le secteur est dominé par une opposition farouche au projet de LGV, tant de la part du public, que des associations et des élus locaux (y compris un député et un vice président du conseil général). En outre, cette halte ne garantit pas, malgré un projet d'écopôle, d'ailleurs peu avancé, que cela permettra un développement économique du secteur. Il est plutôt à craindre une opportunité de développement de résidences principales dans un secteur à dominante naturelle et le renforcement de la métropolisation des emplois au bénéfice de Bordeaux-Métropole. Pour l'heure, les aménagements prévus sont sommaires (un bâtiment, une passerelle et un parking en pleine nature) et adossés à un écopôle au stade des études préalables. Les seuls raccordements sont routiers.

T33Q17 Dans le coût du projet, quel est le coût d'investissement de chaque gare nouvelle et de chaque raccordement ainsi que le coût de la halte Sud-Gironde ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les installations de la gare sont associées à un Point de Changement de Voie et d'évitement (PCVE). Cet équipement ferroviaire est nécessaire sur la section courante de LGV pour assurer la gestion des circulations en situation perturbée. Les PCVE (coûts estimés à 13 M€) sont mutualisés avec les gares nouvelles ou halte SRGV afin de limiter les coûts d'aménagement.

Les estimations des gares, halte SRGV et raccordements incluses dans le coût total des travaux sont les suivants, y compris PCVE :
Gare nouvelle de Mont-de-Marsan : 57 M€

Gare nouvelle d'Agen : 59 M€
Gare nouvelle de Montauban : 50 M€
Halte SRGV d'Escaudes : 31 M€

Raccordement Sud-Sud : 115 M€
Raccordement Nord de Dax voyageurs : 86 M€
Raccordement Nord de Dax Fret : 21 M€
Raccordement Saint Jory : 89 M€
Raccordement de Saint Médard d'Eyrans : 111 M€

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de ces coûts notamment de celui de la halte sud-gironde.

T33Q18 Quel sera le coût pour la région Aquitaine du SRGV avec desserte de la halte Sud-Gironde, de la gare de Lucbardez-et-Bargues (40) et de Dax (40) ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le coût d'exploitation prévisionnel pris en compte dans les études socioéconomiques est de 7 millions d'euros par an (CE 2011) en 2027, pour la circulation de 3 AR par jour (hors amortissements, péages).

Appréciation de la commission d'enquête

Les élus favorables au projet ont souvent fait remarquer à la commission que l'intérêt pour les collectivités et donc pour le contribuable résidait dans le fait qu'il s'agissait d'un investissement une fois pour toutes, sans frais de fonctionnement sur le long terme. Ce ne sera pas le cas pour la Région Aquitaine qui devra assurer les frais d'exploitation à hauteur d'au moins 7 millions d'euros par an.

T33Q19 Les prévisions de trafic ne reposant sur aucun engagement contractuel avec les collectivités locales, comment peut-on garantir que des trains s'arrêteront dans les gares nouvelles d'Agen et de Montauban sans financement des régions et dans la gare nouvelle de Mont-de-Marsan hors SRGV ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le dossier d'enquête publique présente des schémas de desserte prévisionnels. La mise au point des programmes de desserte intervient quelques années avant la mise en service, et il ne peut donc être répondu de manière précise à cette question. On peut rappeler que le choix de gare

nouvelle pour ces territoires intermédiaires (sur des missions de longue distance) optimise les possibilités d'arrêt en gares : le temps d'arrêt, y compris décélération, accélération, n'est que de quelques minutes (il est ainsi estimé à 7mn30 pour Agen et Montauban par exemple).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission doit donc se prononcer sur l'utilité publique d'un projet pour lequel les arrêts en gare ne peuvent être garantis car ils seront définis par l'exploitant selon les critères de rentabilité habituels.

T33Q20 Quel sera le coût d'investissement pour la région Aquitaine pour se doter de rames aptes à la grande vitesse sur Bordeaux-Dax ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il faut en effet prévoir le coût d'achat d'un matériel roulant spécifique, différent du matériel roulant classique. Pour les circulations prévues en 2027, le coût d'investissement pris en compte dans le calcul socio-économique est de 50 M€ (aux conditions économiques de la date d'achat). Cette hypothèse peut être considérée comme prudente, en effet il sera possible de retenir un matériel apte à circuler à 250 km/h maximum dont le coût d'achat sera moindre que celui de rames à grande vitesse.

Appréciation de la commission d'enquête

La région devra donc prévoir un coût d'investissement supplémentaire qui sera supporté par le contribuable.

T33Q21 Quel sera le nombre de passagers à la halte Sud-Gironde dans chaque sens ? A la gare nouvelle de Mont-de-Marsan, à Dax, à Bayonne ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le volume prévu est d'environ 55 000 voyageurs (montées + descentes) à la halte Sud Gironde.
A Mont-de-Marsan GN, le trafic SRGV serait de l'ordre de 40 000 voyageurs par an (sur un total de 800 000 montées + descentes par an tous modes ferroviaires confondus).
A Dax, on prévoit un chiffre comparable, de l'ordre de 45 000 voyageurs par an (sur un total de plus de 1,9 million de montées + descentes par an tous modes ferroviaires confondus).
A Bayonne, le trafic sera supérieur, de l'ordre de 60 000 voyageurs par an (sur un total de plus de 2,4 millions de montées + descentes par an tous modes ferroviaires confondus).
Les montées / descentes SRGV à Dax et Mont-de-Marsan peuvent en première lecture paraître faibles comparées à celles de la halte Sud Gironde au premier

abord, mais il faut en réalité rapporter le trafic à l'ensemble de l'offre ferroviaire, limitée aux SRGV à la halte Sud Gironde, mais très diversifiée et complémentaire du SRGV pour les autres gares.

Appréciation de la commission d'enquête

La halte SRGV à Escaudes (33) verra six trains (trois dans chaque sens) s'arrêter quotidiennement. Toutefois, les ambitions sont très mesurées puisque le nombre espéré de passagers fréquentant la halte est de 55 000 par an (montants + descendants) soit en moyenne, 13 passagers montant et 13 passagers descendant de chaque train.
Les chiffres du SRGV sont encore plus faibles pour la desserte de Mont-de-Marsan et de Dax du fait de la desserte prévue mais non garantie par les TaGV.
Il est donc à craindre que le service régional à grande vitesse soit rapidement amené à compenser les insuffisances de la desserte de ces deux gares par la SNCF. Ainsi, la Région devra au nom du service public augmenter à nouveau sa contribution.

Appréciation générale de la commission d'enquête sur le service régional à grande vitesse et la halte SRGV d'Escaudes

Au total, l'arrivée de la Région Aquitaine dans le transport à grande vitesse est un atout pour la SNCF qui pourra comme elle l'a fait avec l'Etat pour les trains « intercités » (trains d'équilibre du territoire) et les régions (inter-régions) pour les TER, se recentrer totalement sur des dessertes assurant la rentabilité, y compris sur LGV. Il s'agit sans doute de la réponse de la SNCF à la Cour des Comptes qui l'encourage à limiter le nombre d'arrêts des TaGV.

Apprécier l'utilité publique de ce projet nécessite donc de bien savoir ce qu'il en coûtera réellement à terme, au contribuable national et régional.

Au final, la halte SRGV d'Escaudes, compte tenu de sa faible fréquentation estimée par le maître d'ouvrage, ne se justifie que :

-si la Région Midi-Pyrénées se trouve contrainte, au nom du service public, de palier les manques de desserte de la SNCF et donc de rejoindre l'Aquitaine sur le SRGV ;
-si la Région Aquitaine est contrainte de palier la desserte insuffisante de Mont-de-Marsan et de Dax.

Or, la SNCF interrogée par la commission d'enquête, fait des prévisions de trafic beaucoup plus faibles que le maître d'ouvrage sur Bordeaux-Dax et s'oriente vers le clignotement des gares nouvelles d'Agen et de Montauban sur la branche Bordeaux-Toulouse.

En conclusion, non seulement les coûts de fonctionnement et d'achat de matériels roulants seront supportés par le contribuable régional mais la

région Aquitaine risque bien de devoir, lors de la mise en service, assurer le complément de dessertes des gares que la SNCF préfèrera pour des raisons de rentabilité interne, ne pas assurer.

34 – Cadre et qualité de vie des populations

341 Analyse et synthèse des observations du public

3411 Observations générales

Le thème « cadre et qualité de vie des populations » a recueilli près de 3300 annotations avec une moitié de ces questions portant sur le foncier, le bâti et les activités économiques.
Les nuisances sonores ont retenu l'attention du public pour un quart de ce total.

3412 Observations concernant le foncier, le bâti et les activités économiques

On note un pourcentage élevé d'observations concernant les impacts sur le foncier et le bâti, beaucoup sont parvenues par internet. Ce sujet a également fait l'objet de nombreuses lettres et pétitions qui ont été adressées directement au président de la commission d'enquête. Un nombre relativement élevé provient des départements du Lot-et-Garonne et du Tarn-et-Garonne, plus impactés par la ligne nouvelle, sur ce sujet.

34121 Les acquisitions foncières et du bâti.

Pour les particuliers directement impactés par le projet, la perspective d'une expropriation constitue un élément essentiel d'opposition au projet et a fait l'objet de nombreuses observations, aux trois-quarts génériques. Elles traduisent généralement une forte opposition au principe même de l'expropriation, un refus de cette procédure, ainsi qu'une forte demande de précisions complémentaires.

Ce sont surtout les personnes directement concernées par l'emprise de la LGV qui se sont déplacées pour exposer les conséquences néfastes qui les affectent, cherchant à négocier pragmatiquement la solution la moins défavorable pour leur situation personnelle.

Au-delà de cette nette opposition au principe de l'expropriation, lorsque la propriété n'est impactée que partiellement, la demande d'acquisition de la totalité est souvent exprimée, en raison des impacts de l'emprise sur les modes d'exploitation et les nuisances générées sur les riverains immédiats

Une observation parmi les plus significatives :

A Roquefort (47) : *« (…) Les conséquences pour notre famille sont alarmantes et même tragiques. Depuis la naissance de Françoise, le 7.10.66, invalide à plus de 80% nous avions compris qu'il nous faudrait travailler comme des forcenés pour lui assurer une vie convenable dans un cadre utile et heureux. Aujourd'hui, on nous apprend que tout ce que nous avons organisé pour elle,*

dans la commune de Roquefort sera détruit et qu'elle ne pourra plus y vivre(…)».

A Layrac (47) : *« (…) Je demande aussi l'indemnisation pour la dévalorisation de 70% de la valeur car après expropriation, il me restera que 3ha 50 et une maison que plus personne ne voudra acheter plus l'indemnisation à vie de la perte de la surface que je n'aurai plus, plus l'indemnisation morale ».*

Sur le plan humain et compte tenu de la durée de l'opération, on constate des situations difficiles (inquiétudes, dépressions…) générées par le sentiment de précarité qui pèse sur de nombreux foyers en attente d'une solution définitive.

En résumé, un grand nombre de personnes a fait valoir que la procédure d'expropriation est contraire au principe fondamental du droit de propriété et que le transfert forcé de leur propriété doit au minimum donner lieu à une juste indemnisation pour limiter, autant que faire se peut, les désagréments imposés au nom de l'utilité publique.

34122 La perte de valeur du foncier et du bâti

La perte de valeur des biens situés à proximité immédiate de l'emprise, que les procédures légales d'expropriation ne permettent pas toujours d'indemniser, constitue également une préoccupation majeure des propriétaires touchés indirectement par le projet.

Cette perte de valeur du bien est souvent évaluée à plus de 50 % de la valeur actuelle. Certaines personnes demandent sa prise en charge financière par SNCF Réseau ; près d'un quart des propriétaires sont prêts à déménager en réclamant l'acquisition totale de leurs biens. Enfin un nombre significatif de personnes considère que le projet leur interdit toute évolution dans la gestion de leur patrimoine.

Parmi les observations les plus significatives, on relève :

A Balizac (33) *: « Jeune couple ayant acheté une belle maison dans le parc Naturel Régional des landes de Gascogne, nous allons être directement impacté par les travaux, la déforestation, les nuisances en tous genres car nous sommes en première ligne de cette satanée LGV !! (…) Sans parler de la dévaluation de notre bien si jamais nous voulions revendre notre nid douillet et notre coin de verdure !!! ».*

A Bruch (47) : *« Je possède une maison qui est dans les 500 mètres du tracé au lieu-dit Saint-Martin à Bruch(47) ; cette maison est actuellement louée … Cette maison sera invendable et non louable. Je subis un fort préjudice et je demande à être expropriée».*

De même, le Conseil Général du Tarn-et-Garonne demande que l'acquisition des bâtis soit élargie : *« (…) le conseil général du Tarn-et-Garonne a d'ores et*

déjà formulé le vœu, le 24 février 2010, que « dans le cadre humain, ils demandent fortement que RFF s'engage à acquérir toutes les maisons d'habitation situées à 250 mètres de part et d'autre de la ligne LGV, suivant la volonté des propriétaires (…) ».

D'une manière générale, le public demande donc réparation du préjudice généré par un projet qui leur est imposé et que le code de l'expropriation ne permet pas toujours d'indemniser.

Pour les associations, les élus locaux, et les groupements, les expropriations et la perte de valeur de l'immobilier constituent également des raisons suffisamment importantes pour justifier l'opposition au projet.

34123 L'impact sur les activités économiques.

Sur le plan des activités économiques, on relève également un impact souvent critique, notamment des cas de blocage de l'évolution de certaines entreprises qui souhaiteraient sortir le plus rapidement possible de la situation qui leur est imposée. Elles désireraient pour la plupart, l'expropriation totale de leur domaine ou une solution alternative leur permettant de poursuivre leur développement et répondre à de nouveaux marchés souvent créatifs d'emplois.

On trouvera ci-après quelques observations significatives émises à ce sujet.

A Labastide-Saint-Pierre (82) : *« (…) c'est un projet personnel et industriel qui est bloqué depuis 2012. RFF a déclaré ne pas désirer exproprier les surfaces bâties de la zone d'implantation de l'entreprise. Développement, investissements et emplois sont compromis, alors que l'entreprise bénéficie de l'opportunité de se positionner plus encore sur des marchés porteurs. Il est impératif que RFF reconsidère sa position et me laisse les moyens de poursuivre mon activité dans de bonnes conditions et ce, dans les meilleurs délais(…) ».*

A Roquefort (47) : *« Concernée par une exploitation horticole, je devrais être expropriée de ma maison, d'un grand hangar, d'une serre de verre de 2500 m² d'un terrain de 7000 m²; Je demande à que cette ligne ne se fasse pas. Car ma maison est dépréciée de sa juste valeur, actuellement je ne peux plus vendre cette propriété; mais je continue de payer la taxe foncière, les assurances et l'entretien de cette maison (…) On ne tient pas compte de la vie des gens, de leur avis et du sacrifice que cela occasionne. Ce projet engendre des nuisances inacceptables et insupportables».*

Ces quelques exemples montrent les incertitudes générées par la durée de ces opérations et les impacts humains ou économiques qu'elles entraînent.

34124 L'effet de coupure du territoire

Un dépouillement des registres d'enquête sur ce thème fait apparaître que les personnes qui se sont exprimées considèrent que le projet :
-coupe leur propriété (1/3 environ) et leur crée des problèmes particuliers qu'ils souhaitent voir abordés ;
-fractionne leur communauté ;
-rallonge leur temps de parcours ;
-génère des trajets alternatifs insatisfaisants, nécessitant le rétablissement des voies ;
-crée de véritables problèmes de sécurité.

Si l'effet de coupure du territoire constitue un des arguments généraux avancés par les associations d'opposants au projet, il constitue une nuisance majeure pour les riverains de l'emprise.
Cet inconvénient est souvent relayé par les élus locaux et a fait l'objet de nombreux courriers adressés directement au président de la commission d'enquête.

On trouvera ci-après quelques observations significatives émises à ce sujet.

A Layrac (47) : *« J'habite à Layrac depuis plus de 50 ans, dans la plaine et ne possède pas le permis de conduire. Je vais me retrouver enclavée entre l'autoroute et la ligne LGV. Avec le tracé H 228 lors des inondations, je me retrouve totalement prisonnière car je ne peux pas partir côté Layrac et pas de route prévue pour aller vers Caudecoste ».*

Au Passage (47) : *« La construction de la ligne LGV coupe le chemin de Bernou. Ce chemin est en sens unique, l'entrée se fait par la RN 21 et la sortie au niveau du chemin du Peyré. Le double sens est impossible pour les raisons suivantes : chemin trop étroit et surtout sortie sur la RN 21 dangereuse. Je demande par la présente le rétablissement du chemin de Bernou vers la route du Peyré».*

Cette observation reprise par d'autres riverains a été par ailleurs relayée par une délibération du conseil municipal de la commune du Passage d'Agen.
L' « effet coupure » touche effectivement les personnes, dans leur cadre et mode de vie, notamment pour leurs déplacements quotidiens. On retrouve d'ailleurs, le détail de leurs craintes et de leurs interrogations personnelles dans les autres thèmes spécifiques tels que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, l'agriculture, la viticulture, la sylviculture, l'organisation et l'impact des chantiers, les milieux naturels.

3413 Observations concernant le bruit, les vibrations et la pollution

34131 La réglementation sur le niveau sonore

Très peu d'annotations ont porté sur ce thème. Les déposants déclarent que les formules normalisées sont loin des réalités. Ils contestent la règlementation qui repose sur le niveau sonore cumulé résultant du nombre de trains circulant sur une période donnée pour évaluer le niveau sonore de la ligne. Ils déclarent que grâce à ce type de calculs, la norme peut être plus rigoureuse la nuit que le jour, non pas que les trains soient moins bruyants mais qu'il suffit qu'ils soient moins nombreux.

A Campsas (82) : *« RFF indique depuis longtemps que le bruit instantané en décibels est de 75,8 en déblai et 81 dB en remblai quand on est à 200 m pour un TGV à 300 km/heure. Malheureusement RFF a un mode de calcul qui fausse cette nuisance, donc je demande que les protections phoniques soient faites en fonction du bruit instantané »* (82-CAMP-22).

Ils contestent donc le mode de calcul du niveau sonore ainsi que les seuils acoustiques réglementaires, en espérant que les directives européennes les abaisseront à l'avenir pour *« prendre mieux en compte la santé des habitants. »*

34132 Les nuisances sonores après mise en service

Les nuisances sonores après mise en service ont fait l'objet de nombreuses dépositions lors de l'enquête publique.
C'est en Gironde que le public a le plus réagi, notamment au niveau du « triangle de Captieux (33) » et également sur les communes de Saint-Michel-de-Rieufret (ouvrage de franchissement de l'autoroute A62), Saint-Médard-d'Eyrans (ouvrage de franchissement de la ligne existante, dit « saut de mouton », proximité de l'autoroute A62).
Il est à noter que 2/3 des déposants, qui sont pour la plupart de futurs riverains, se sont exprimés sur les nuisances sonores, et 1/3 sur les autres nuisances diverses dont font partie notamment les vibrations.
Les intervenants les associations, les élus locaux, et des groupements opposés au projet dénoncent les nuisances sonores, critiquent les études effectuées, rejettent les mesures de bruit, demandent des contrôles a posteriori, doutent des protections phoniques ou signalent la proximité de l'autoroute ou de sites sensibles.

Certains font observer que les conditions météorologiques (et notamment le vent) influent fortement sur la propagation du bruit de même que les phénomènes d'accélération et de décélération de la motrice au niveau des gares.

A Layrac (47), le bruit de la LGV s'ajoutera à celui de l'autoroute : *« Les nuisances sonores seront plus impactantes qu'actuellement et impacteront toute la population (…) ; a-t-on seulement étudié l'influence des vents (…) (47-LAYR-17).*

Enfin, suivant qu'elles se situent d'un côté ou de l'autre de la limite géographique des plages déterminées par les courbes isophoniques, les personnes concernées déplorent que l'impact de la nuisance sonore soit pris ou non en considération dans l'étude proposée à l'enquête publique.

A Saint-Cirice (82) « *Avec un tel impact sonore, 59 dB(A) sur la propriété des époux Ducamp, il est inexplicable que la limite de la courbe orange, 60 dB(A) en soit aussi éloignée…* » (COUR 297).

Il est également constaté que la zone boisée assure « un tampon phonique » et le souhait est émis d'une obligation de pérennisation par le biais d'un plan simple de gestion de la forêt.
Des effets de résonnance sous les piles entre les viaducs sur « la Douze » de l'autoroute A65 et de la LGV sont craints entre les PK 108 et 109.

Les observations relatives à la circulation sur les lignes existantes ont été faites en grande majorité par l'intermédiaire d'internet. Ces observations concernent de façon indirecte les nuisances sonores car elles décrivent, pour la plupart, une baisse du trafic ferroviaire donc une baisse de fréquentation des voies ferrées *« toutes les données sont malheureusement concordantes et indiquent un déclin du fret ferroviaire »* (INTE-184).

34133 Les mesures de protection contre les nuisances sonores

Les protections phoniques sont évoquées dans une moindre mesure par le public. La moitié des intervenants doute de l'efficacité des protections phoniques proposées.
A Castres-Gironde (33) : *« …croyez-vous que le son va s'arrêter devant des panneaux antibruit posés pour la bonne forme et qui coûtent un bras ! »* (INTE-119).

L'autre moitié des intervenants demande une protection phonique par:
- aménagements individuels antibruit par murs ou merlons,
- aménagement collectif antibruit,
- aménagement phonique particulier contre le bruit.

Certains déclarent préférer le mur antibruit au merlon. S'ils doivent avoir des merlons, ils souhaitent que ces protections antibruit fassent l'objet d'un accompagnement paysager car ils craignent d'avoir des « montagnes de terre » devant chez eux. Ayant fait le choix d'habiter à la campagne, d'autres intervenants ne se satisfont pas d'un renforcement de l'isolation acoustique de leur habitation.

34134 Les vibrations

Parmi les nuisances relevées par le public à propos de la ligne nouvelle LGV, le problème vibratoire a bien souvent accompagné le problème sonore dans les dépositions. Ce phénomène est plus particulièrement ressenti par les futurs riverains du projet qui de façon assez répétitive soulignent que le dossier ne fournit qu'une analyse de principe sur les zones de risque potentiel.
La crainte des déposants se manifeste surtout au niveau de la nature des terrains (sables landais entre autres) et de la nature des bâtis.

A Lacourt-Saint-Pierre (82) : *« …les maisons traditionnelles qui sont en briques foraines et en briques de terre crue (adobe) sont fragiles et ne possèdent pas de fondations. Elles sont donc très sensibles aux vibrations… »* (INTE-1723-habitant de Lacourt-Saint-Pierre).

34135 La pollution et les effets sur la santé

Très peu d'observations sur la pollution ont été relevées. Toutefois le mot « pollution » se retrouve 1140 fois dans l'ensemble des observations car le terme « pollution sonore » est souvent utilisée à la place du mot « bruit ».
La moitié des annotations fait référence à la crainte d'une pollution, en termes génériques, qui englobent les nuisances sonores, visuelles et environnementales. Ces annotations font référence :
- à la dégradation de la santé physique et psychologique des riverains impactés par le projet ;
- à la pollution de l'air et de l'eau, au climat, à l'émission de poussières, aux champs magnétiques, aux métaux lourds et aux odeurs.

A Pompogne (47) : *« Merci de ne pas nous polluer avec les désagréments du bruit, des odeurs, de la végétation détruite. Nous sommes contre car nous voulons un avenir serein pour nos enfants et petits enfants »* (47-POMP-1).

3414 Observations concernant le patrimoine, le tourisme et les loisirs

34141 La prise en compte des sites archéologiques

Le public, les associations (société archéologique du Bruilhois-82) et les collectivités locales (mairie de Lucbardez-et-Bargues-40) attirent l'attention sur la nécessité de réaliser des fouilles préventives sur les sites suivants relativement uniques : « Larramet » à Saint Rustice (31), « Broques et Lagravade » à Layrac (47), le « quartier de Sillat » et « l'espace fortifié et la grotte des Manes » à Lucbardez (40) ainsi que « le chemin de Noalhac » et « le chemin de Mortarieu » à Lacourt-Saint-Pierre (82).

34142 La prise en compte des sites et monuments historiques

Les observations concernant les monuments historiques portent principalement sur l'impact du projet à l'intérieur du périmètre de protection des 500 m qui se cumule parfois avec l'impact visuel de l'autoroute. Le

déplacement du tracé ou sa mise en tunnel sont généralement demandés afin de s'éloigner du site classé.

Une atténuation de la covisibilité entre le projet et les sites classés est généralement souhaitée par une proposition de variante au tracé initial comme par exemple pour l'église Saint-Martin et le belvédère de Layrac.
Les défenseurs des sites et monuments concernés par le projet déclarent que l'impact de l'ouvrage a été minimisé au travers des photomontages présentés dans le dossier.

Ils contestent les aménagements paysagers préconisés par le maitre d'ouvrage.

Parmi les châteaux classés, le château de Trenquelléon a fait l'objet de plusieurs annotations, de la remise d'un dossier de 193 pages et d'une pétition sur Internet signée par 1890 personnes. Les propriétaires mettent en cause le viaduc qui doit surplomber la rivière « Baïse » et se trouver dans le champ de visibilité de la façade principale du château sur la commune de Feugarolles (47). Parmi les nombreuses dépositions des propriétaires, on relève les éléments suivants :

« Je soussigné, Françoise Batiste de la Raitrie, sur la commune de Feugarolles le projet impacte très fortement le château de Trenquelléon, monument historique depuis 1951. Ma proposition consiste à baisser très fortement le viaduc et donc de passer les collines en tunnel avec un viaduc autour de 15 ou 20 m, les arbres permettraient de cacher ce viaduc » (47-XAIN-2).

On observe également une remise en cause des avis de l'architecte des bâtiments de France, en particulier et des services de l'Etat en général.

34143 Les impacts sur les loisirs et les mesures associées

Le sous-thème comprend notamment la chasse, la pêche et la randonnée.
La chasse est plébiscitée (le mot « chasse » est relevé 262 fois dans l'ensemble des observations), notamment la chasse à la palombe et au grand gibier. Ces observations proviennent de très nombreuses associations communales de chasse, des cinq fédérations départementales de chasseurs, et des deux fédérations régionales. Toutes ces associations ont réalisé une étude intitulée « diagnostic cynégétique et incidences potentielles du projet sur les activités cynégétiques locales », dont le texte a été déposé à plusieurs reprises dans les registres d'enquête. Au vu des impacts probables et des enjeux locaux, les fédérations de chasseurs « souhaitent se positionner en tant que partenaires et force de proposition afin de maintenir l'équilibre entre la faune sauvage et les activités humaines dans les meilleures conditions possibles ».

Des intervenants pensent que les actions de chasse seront rendues impossibles en raison de la destruction des sites et de la proximité de la

ligne qui perturbera le passage des oiseaux migrants et créera des corridors « de vents portants » ainsi qu'une rupture des continuités écologiques.

Il est dit que *« la munition privilégiée pour le tir du grand gibier est la balle et que la distance de tir va quasiment empêcher la réalisation de battues dans le secteur traversé par le projet ».*

Ponctuellement, certains passages « grande faune » (PGF) font l'objet de demandes de complément d'information et/ou de modifications :

Roland Mantheau demande le déplacement du pont-route et passage « grande faune » prévu au PK 112,9 sur la commune de Pompiey (47) en un lieu mieux approprié entre les PK 111,6 et 111,7 (47-PIEY-02).

34144 Les impacts et les mesures sur les hébergements touristiques et de restauration

Les établissements touristiques et de restaurations pensent majoritairement que les nuisances sonores et visuelles liées à la LGV auront un effet dévastateur sur leur activité. Les nuisances occasionnées seront un frein au développement des projets des communes rurales.
A Donzac (82) : *« Il y a douze ans nous investissions dans une propriété afin d'y réaliser des gites ruraux.… Notre propriété va se trouver à environ 600m de la ligne donc pas d'indemnités pour nous. Comment dire aux touristes de venir se reposer avec un TGV qui leur passe sous le nez ? Perte de chiffre d'affaires » (82-DONZ-6).*

D'autres, situés principalement en Midi-Pyrénées, voient l'arrivée de la LVG comme un atout pour la fréquentation touristique.

« Acteur du tourisme dans le Tarn exprime son soutien à la création de la ligne LGV (…) un système de transport ferroviaire rapide pour Toulouse permettrait de développer son attractivité en tant que destination touristique et d'affaire (…) » INTE 931.

34145 Les impacts sur les itinéraires de randonnée et les mesures associées

Le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle et ses pèlerins représentent une activité et une clientèle importante dans les départements traversés. Les collectivités locales et les associations mentionnent que les coupures et déviations envisagées vont remettre en cause l'attractivité des sites traversés, la fréquentation et l'économie de certains villages comme par exemple Auvillar, Lacourt-Saint-Pierre, Pompignan, Labastide-Saint-Pierre en Tarn et Garonne.
A Auvillar (82) : *« (…) Le chemin de Saint-Jacques représente d'avril à octobre un apport de clientèle déterminant pour l'équilibre de notre entreprise et couper le chemin entraînerait des déviations qui pourraient mettre en péril le devenir*

de cette fréquentation. Notre village et nos petits commerces sont tributaires pour grande partie de cette activité (…) (82-AUV-6).

D'autres intervenants sollicitent des passages sécurisés à usage des piétons et autres amateurs de nature sur les ouvrages supérieurs (ponts, passages grande faune,…).

34146 Les impacts sur le patrimoine d'intérêt local et les mesures associées

Les déposants déplorent « l'effet dévastateur » du projet sur le patrimoine local et affirment que les sites situés à proximité subiront des impacts ou seront détruits. La demande est faite de sauvegarder ce témoignage du passé et de laisser aux générations futures une trace de leur histoire.
*« Le projet méprise et détruit le patrimoine local. À l'entrée de Pérayrols, se trouve un pigeonnier et son bâti rural (hangar), qui figurent dans une étude pièce F , volume 4.10, p 78 et 194, le même regroupement de bâtiments (pigeonnier et hangar) n'apparaît plus lorsqu'il est fait état des mesures proposées pour les édifices à caractère patrimonial. Il est absolument nécessaire de sauvegarder ce témoignage du passé et de le préserver pour que les générations futures puissent en profiter. Il est inacceptable qu'il soit rasé purement et simplement » (*INTE-919).

D'autres déposants affirment que les communes traversées subiront une perte d'attractivité de leur patrimoine sans aucun dédommagement.

3415 Observations concernant le paysage

34151 L'intégration de la ligne nouvelle dans le paysage

Les observations restent génériques dans leur grande majorité et prennent souvent la forme de lettres-types préparées par des associations. La quasi-totalité des dépositions du thème concernent ce sujet. Les déposants déclarent qu'aucun moyen mis en œuvre ne pourra permettre d'intégrer la ligne dans le paysage surtout en zone rurale. La hauteur de la ligne, les ponts ou viaducs sont considérés comme des structures modifiant irrémédiablement la typologie des paysages.
Les effets cumulés avec l'autoroute A63 et / ou la ligne THT sont un frein à l'acceptation du dossier.

34152 Les aménagements paysagers

Les aménagements paysagers proposés au dossier sont considérés comme « a minima. » Des aménagements paysagers supplémentaires sont demandés par la majorité des déposants qui s'interrogent à propos de l'entretien et le renouvellement ultérieur de ces aménagements.
Des questions portent également sur le type d'essence des arbustes, sur leur croissance et leur lieu d'implantation.

« *Est-il prévu un aménagement paysager sur le déblai et en tête de déblai ? Sur l'ensemble du PK 188+500 au PK 191+500* » (INTE 579).

34153 Le traitement architectural des ouvrages

Le public souhaite qu'un accompagnement « architectural » soit proposé dans le cadre de la diminution de l'impact visuel de certains ouvrages (remblais, viaducs, sous-stations électriques, surplomb du canal du midi,…).

34154 Les impacts et les mesures paysagères au niveau des sites sensibles

Au niveau des impacts sur les sites sensibles, on retrouve le détail de dépositions dans les autres thèmes spécifiques tels que l'agriculture, la viticulture, la sylviculture, l'organisation et l'impact du chantier, les milieux naturels.

342 Synthèse des éléments du dossier relatifs au cadre de vie

Le dossier fait référence à un ouvrage de la DATAR publié en 2013 intitulé « les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France » et qui établit un constat au vu d'expériences nationales (pièce H/§ 6134/p.168) :

- Les effets sur la mobilité et l'accessibilité directs ; l'attractivité des pôles desservis et l'amélioration des trajets domicile – travail ;
- Les effets sur le foncier et l'urbanisme notamment par le développement d'aménagements urbains à proximité des gares ;
- Les effets bénéfiques sur le tourisme dans des régions bénéficiant d'une notoriété touristique forte, telle que le sud-ouest ;
- Les effets sur l'implantation d'entreprises.

L'arrivée d'une ligne TGV ne se traduit cependant pas par un développement automatique, sans volonté locale bien adaptée.

3421 Le foncier et le bâti (pièce H /§ 613/p.166 et suivantes)

L'engagement n° 9 de RFF vise à minimiser l'effet d'emprise qui conduit à l'acquisition de terrains et de bâtis nécessaires à la réalisation du projet. Le dossier indique dans les cahiers géographiques, les bâtis et biens immobiliers directement concernés, envisagés à ce stade du projet : le nombre des acquisitions par le maître d'ouvrage, au stade de l'avant-projet sommaire, s'élève à 336 immeubles bâtis dont 38 à caractère commercial et 26 sièges d'activité agricole. Elles se répartissent comme suit : 146 dans le Lot-et-Garonne, 128 dans le Tarn-et-Garonne, 33 dans les Landes, 15 en Haute-Garonne, 14 en Gironde, pour un montant estimé de 205 M€ (pièce F/vol. 3.3/§ 5211).

Le dossier décrit le schéma de principe des acquisitions et l'impact par commune. Après la DUP, les propriétaires seront informés individuellement

de l'enquête parcellaire visant à déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise (pièce F/vol. 3.3/§ 5211/p.18 et suivantes).

Une évaluation sommaire globale préalable à la DUP, a été effectuée par France Domaine au niveau de chaque département. Cette évaluation comprend :
- Les indemnités principales qui correspondent à la valeur vénale actuelle ;
- Les indemnités de remploi au taux de 15 % ;
- Les autres indemnités accessoires (clôtures, rétablissement d'accès, allongement de parcours, dépréciation de surplus,…) au taux de 30 % de l'indemnité principale.

Les directions départementales des finances publiques (division missions domaniales) précisent dans leurs évaluations sommaires : « qu'une nouvelle consultation du domaine serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans un délai de deux ans ».

En matière d'acquisition ou d'occupation des terrains le porteur du projet a défini les principes suivants :

- Acquisition des surfaces nécessaires à l'exploitation de la ligne, (d'une manière générale, pas d'acquisition au-delà des emprises) ; les bâtis isolés et très proches du projet pourraient faire l'objet d'un examen au cas par cas;
- Occupation temporaire des surfaces uniquement nécessaires lors des travaux (dépôt de terre, piste d'accès au chantier, déviation temporaire de voirie, etc.)
- Des mesures sont prévues pour insérer le projet dans son environnement.

Les mesures d'expropriations sont détaillées pour chaque secteur géographique au moyen de tableaux qui font ressortir par commune la superficie communale, la surface de l'emprise et le nombre de propriétés situées dans l'emprise. Ces tableaux sont complétés par des cartes thématiques localisant chaque propriété susceptible d'être impactées.

Le porteur de projet s'engage sur un certain nombre de mesures pratiques rappelées dans les cahiers géographiques à savoir :

Les propriétaires et les exploitants, dont les biens se trouvent inclus dans les emprises du projet seront indemnisés dans les conditions prévues par le code de l'expropriation :

- L'évaluation des biens sera assurée par France Domaine d'après leur usage, leur consistance et leur état. Cette évaluation se référera aux données du marché immobilier local, sans tenir compte de l'existence du projet de la ligne nouvelle ferroviaire,
- Les opérateurs fonciers mandatés par SNCF Réseau, rencontreront les propriétaires pour les informer de l'évaluation. Chaque situation particulière sera examinée pour finaliser l'évaluation en tenant compte d'éventuels préjudices complémentaires.

- L'indemnisation résultera d'un accord amiable ou en cas de désaccord sera soumise à l'arbitrage du juge de l'expropriation.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage s'engage à respecter les procédures suivantes :
- Propositions aux organisations professionnelles agricoles et forestières d'établir des protocoles donnant un cadre homogène pour l'indemnisation des propriétaires et des exploitants ;
- Une acquisition partielle sera possible, lorsque les emprises nécessaires au projet ne comportent pas de bâti et que le projet ne remet pas en cause l'utilisation de la parcelle ;
- Des solutions de relogement seront proposées aux locataires d'habitations acquises en tenant compte de leurs besoins et des normes d'habitabilité en vigueur.

Enfin, un fonds d'anticipation foncière de 16,5 M€ permettant les acquisitions anticipées a été mis en place par l'État, les collectivités territoriales et le maître d'ouvrage avec plusieurs objectifs :
- L'acquisition des biens bâtis situés dans les emprises et que leurs propriétaires sont dans l'obligation de vendre rapidement ;
- La mise en réserve de surfaces agricoles qui serviront à compenser l'emprise subie par les propriétaires et exploitants ;
- L'anticipation des boisements compensateurs qui seront prescrits ultérieurement au moment des demandes d'autorisation de défrichement.

A la demande de clarification du terme « emprise » émise par l'autorité environnementale, le maître d'ouvrage rappelle que la définition des emprises est précisée dans la pièce F/vol. 3.3/§ 5211 et volume 4 (secteurs géographiques). Les emprises ferroviaires correspondent à l'espace au sol occupé par la surface nécessaire au chantier (phase « travaux »), la surface nécessaire au fonctionnement, à l'entretien et à la sécurité de l'infrastructure (phase « exploitation »). A ce stade des études, les emprises définies sont prévisionnelles et sont d'environ 4 804 ha, soit un ratio de 13,7 ha/km.

Pour éviter un impact négatif sur la valeur des biens situés à proximité du projet, le maître d'ouvrage estime avoir cherché à éviter les secteurs les plus bâtis, lors de la conception du tracé et limiter ainsi les propriétés à acquérir.

Si les propriétés situées à proximité de l'emprise subissent une dépréciation, le dossier rappelle les exemples récents où l'on constate une meilleure attractivité des territoires découlant de la desserte LGV, attractivité qui s'est traduite par une augmentation du nombre de transactions et des prix de l'immobilier. Par exemple, une augmentation de 12 % entre 1998 et 2003, dans les villes du sud desservies par la LGV méditerranée (Pièce H/§ 6132). Le dossier relativise toutefois le facteur déclencheur de la LGV Méditerranée (Pièce H/§ 6132/p.167).

3422 Les effets sur les activités économiques et les mesures associées (pièce H/§ 613/p.166 et suivantes)

34221 Apports positifs sur les activités économiques

Le dossier relève l'amélioration des réseaux et moyens de transports pour les activités économiques lorsqu'elles se situent à proximité d'une gare. Le dossier fait état du renforcement espéré du pôle de compétitivité « Aerospace Valley » entre Bordeaux et Toulouse (Pièce H/§ 6132/p.167).

Le maître d'ouvrage souligne également l'impact positif de la LGV sur l'emploi constaté. Les gares et stations nouvelles créées ont été des occasions saisies par les collectivités pour prévoir à proximité, des zones d'activités promises à une évolution économique positive.

De nombreux acteurs publics locaux se sont associés à ce projet pour promouvoir le développement économique, social et culturel local et pour son insertion environnementale dans le territoire.

34222 Effets négatifs sur les activités économiques

Les effets sont négatifs sur les activités économiques lorsque ces dernières sont situées en totalité ou partiellement dans l'emprise du projet.

La liste des activités commerciales et industrielles situés dans les emprises ont été répertoriées par département et communes (pièce F/vol 3.3 p 49 et suivantes) en distinguant les ZAC (p.50), les carrières (p.51), les ICPE dont les sites Seveso (p.52 et suivantes).

Les ICPE (dont Seveso) ont été plus particulièrement étudiés :

- L'entreprise « Agria » pour le stockage de céréales à Laluque (40) classée Seveso « seuil bas » qui fera l'objet d'une demande d'autorisation d'exploiter (DDAE) et de mesures tendant à sécuriser le site ;
- L'entreprise « Gruel-Fayer », (dépôt de produits agricoles et phytosanitaires), classée Seveso « seuil haut », implantée sur la commune d'Estillac (47) (peu concernée par le projet) et surtout sur la commune de Labastide-Saint-Pierre (82) où une demande d'extension (DDAE) a été, selon les services de l'Etat, déclarée compatible avec le projet LN;
- L'établissement SPD à Mont-de-Marsan (40) qui fait l'objet d'un PPRT et comprenant une voie ferrée que le maître d'ouvrage souhaite réhabiliter. Des ouvrages de protections seront mis en place le long du site SPD.

L'impact sur les autres sites sensibles a également été étudié, notamment le SAS fret de Laluque (40), l'activité de tri du site d'Hourcade (33), la centrale nucléaire de Golfech (82), le projet de centrale photovoltaïque de Saint-Léger de Balson (33).

Pour ces zones présentant des risques industriels, le porteur de projet s'engage à respecter les dispositions légales notamment par la mise en place

d'ouvrages de protections ou la mise en œuvre de mesures d'exploitation et la protection des chantiers (Pièce F/vol 3.3/p.381).

Les effets et mesures envisagées sur l'ensemble des activités économiques ont été par ailleurs, détaillées par le maître d'ouvrage dans cahacun des cahiers géographiques (Pièces F4/§ 3212), en listant toutes les zones d'activités à proximité du projet ou directement concernées ainsi que les mesures de compensation particulières envisagées pour chaque cas (acquisition, adaptation des installations, maintien des dessertes fonctionnelles, insertion paysagère, etc.)

Pour ce qui concerne les activités agricoles et sylvicoles et les 4800 hectares d'emprise consommés, le maître d'ouvrage s'engage à élaborer des protocoles avec les organisations professionnelles agricoles et forestières afin de fixer un cadre homogène pour l'indemnisation des préjudices subis par les propriétaires et exploitants agricoles et sur la base d'acquisitions amiable dans la quasi-totalité des cas. Il a été par ailleurs prévu des procédures applicables en cas d'éventuelles décisions d'aménagement foncier**.**

La synthèse des perspectives d'aménagement et de développement des territoires (SPADT en pièce J3), établie en application de la circulaire « Bianco » du 15 décembre 1992, détaille les projets locaux repris dans les paragraphes 3212 des cahiers géographiques.

34223 L'effet de coupure du territoire

Un projet linéaire tel que la LGV (418 km) crée un effet de coupure modifiant profondément le cadre et les modes de vie des habitants vivant à proximité.

Afin de réduire les effets du projet sur les habitudes de déplacement, le maître d'ouvrage s'engage à garantir les accès aux parcelles, les circulations des riverains et les chemins piétonniers pendant les travaux et à dédommager les dégradations accidentelles causées par les travaux (pièce F/volume 3.3/p.378).

Ainsi, il est prévu de rétablir l'ensemble des voies soit par un ouvrage de rétablissement (par-dessus ou par-dessous la future ligne nouvelle), soit par un itinéraire de rabattement.
Ces principes de rétablissement seront définis en concertation avec les élus locaux, les gestionnaires de voirie. Les modalités précises de rétablissement seront fixées lors des étapes ultérieures de mise au point du projet.

Une attention particulière est portée par le porteur du projet au réseau des pistes DFCI (défense de la forêt contre les incendies), dans le massif landais. Il s'est engagé à rétablir ces pistes en concertation avec les acteurs de la sylviculture.

Les réseaux (énergie, télécommunications,etc.) doivent être également rétablis.

L'effet de coupure et les mesures associées, sont analysés et précisés, par commune, dans chaque cahier géographique.

3423 Le bruit, les vibrations et la pollution

34231 La réglementation sur le niveau sonore

La réglementation relative au bruit est régie par les articles L.571-1 et suivants et les articles R.571 du code de l'environnement. L'arrêté du 8 novembre 1999 est plus spécifiquement relatif au bruit des infrastructures ferroviaires et impose le respect des seuils lors de la construction ou le réaménagement d'une infrastructure ferroviaire. Ces seuils tiennent compte de l'ambiance sonore préexistante et sont établis selon une moyenne.

La règlementation actuelle pour les protections acoustiques n'est pas basée sur les bruits de pointe mais elle préconise d'évaluer le niveau sonore cumulé résultant du nombre de trains qui circulent sur une période donnée. En France, les périodes 6h-22h (période diurne) et 22h-6h (période nocturne) ont été adoptées comme périodes de référence pour le calcul du LAeq.

Les seuils réglementaires, pour ces créations de ligne nouvelle, sont définis en façade et dépendent du type de bâti concerné, de la vitesse d'exploitation de la ligne nouvelle et de l'ambiance sonore préexistante.

En zone d'ambiance sonore préexistante « modérée » (Laeq diurne < 65 dBA et Laeq nocturne < 60 dBA), les seuils à respecter en façade de logements sont de 60 dBA le jour (6h-22h) et de 55 dBA la nuit (22h-06h) ; elles sont adaptées à l'usage des bâtiments et sont réduites pour des vitesses supérieures à 250km/h. C'est l'hypothèse d'état initial retenue par RFF, qui souligne que cette hypothèse est plus favorable à la protection sonore des riverains que la situation réelle, où certains immeubles sont en ambiance initiale « non modérée ».

Pour les lignes nouvelles parcourues exclusivement par des TGV à des vitesses supérieures à 250 km/h, les valeurs précédentes sont diminuées de 3 dB(A) (Volet préventif).

Pour le réseau existant non affecté par les travaux, ou pour le réseau existant subissant un réaménagement des voies, le législateur a également prévu des dispositifs de rattrapage pour protéger les riverains de nouveaux bruits excessifs : ce sont les opérations de résorption de Points Noirs du Bruit (PNB). Un Point Noir du Bruit est un bâtiment sensible (habitation, bâtiment de santé) antérieur à l'infrastructure ou à 1978, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une ou l'autre des valeurs limites définies dans les tableaux ci-dessous et répondant aux critères d'antériorité.

Seuils acoustiques de définition d'un point noir du bruit	
Indicateurs de bruit	Voies ferrées conventionnelles
LAeq (6h – 22h)	73 dB(A)
LAeq (22h – 6h)	68 dB (A)

Dans le cadre de l'étude acoustique de la création d'une voie nouvelle, les seuils à respecter en façade des riverains sont inférieurs de 10 dB (A) au seuil de définition d'un Point Noir du Bruit. (Volet curatif).

34232 Les nuisances sonores après mise en service

Le bruit émis par la circulation des véhicules ferroviaires qui résulte du contact acier sur acier des roues et du rail est très spécifique et bien localisé dans l'espace. La perception métallique que l'on peut noter à distance rapprochée s'atténue lorsqu'on s'éloigne de la voie.

Les niveaux sonores sont calculés à partir d'une modélisation acoustique en trois dimensions prenant en compte la topographie (en 3 dimensions), la géométrie (en 3 dimensions), les emplacements réels du bâti, les conditions météorologiques, les trafics ferroviaires, les vitesses de circulation, le type de matériel roulant, les caractéristiques du sol (pièce F/volume 3.3/p.63).

Le dossier fournit les hypothèses relatives au matériel roulant et au trafic retenues pour des modélisations du bruit en 2025 et 2055, et indique que : *« Une simulation acoustique de la contribution sonore des projets ferroviaires sans protection acoustique a été réalisée en façade des bâtiments riverains du projet. Les résultats ont montré que le bruit génère des dépassements de seuil acoustiques règlementaires pour plusieurs bâtiments »*. La répartition par commune des protections à la source est fournie et le dossier indique qu'après intégration de ces dispositifs dans les modélisations, 60 bâtiments restent concernés (jour) et 11 bâtiments (nuit) qui devront faire l'objet de protection en façade (pièce F/volume 3.3/p.69 et 70).

Les seuils réglementaires dus à la construction des lignes nouvelles sont inférieures de 10 dB(A) aux seuils de définition d'un Point Noir du Bruit (PNB). En respectant les seuils réglementaires de la création d'une nouvelle infrastructure ferroviaire, la ligne nouvelle n'engendrera pas de Points Noirs du Bruit supplémentaires le long de son tracé.

Dans le cadre spécifique des projets ferroviaires, le porteur de projet a pris l'engagement de considérer une situation après travaux sur une période correspondant à une trentaine d'années après la mise en service de l'infrastructure nouvelle, en retenant l'horizon 2055 qui correspond à l'horizon de calcul des études de trafic (engagement « développement durable » n°6).

Les protections à la source par merlons ou écrans acoustiques sont privilégiées. Au stade actuel des études, 34.6 km de protections acoustiques sont prévues le long de la ligne nouvelle.
Le maître d'ouvrage constate que les indicateurs règlementaires ne permettent pas de caractériser l'impact du bruit soudain dû au passage d'un train. Le dossier mentionne que : *« Le niveau de bruit correspondant à un indicateur événementiel basé sur le temps de passage d'un convoi pourra ponctuellement être évalué afin de nuancer l'analyse (…) et en tenir compte dans les phases ultérieures de conception des projets »* (pièce F/vol.3.4/p.326). Il précisera son mode calculatoire ultérieurement (travaux de recherche en cours).

Une analyse simplifiée des rétablissements (routiers ou ferroviaires) retenus a été effectuée en considérant que les bâtiments riverains se trouvent à priori en modification significative (>2dB (A)). Ainsi, sur 472 rétablissements routiers et 8 rétablissements ferroviaires que le projet comporte, 23 rétablissements routiers et 1 rétablissement ferroviaire ont fait l'objet d'une étude acoustique. Cette première analyse a permis de démontrer les 23 rétablissements retenus, 17 rétablissements enregistrent au moins un bâti dans le périmètre dépassant le seuil règlementaire (Pièce F/vol.3.3/p.80).

En application de l'arrêté du 8 novembre 1999, les conditions météorologiques sont prises en compte dans les calculs.

Enfin, les recherches sur le matériel roulant ont permis de un gain substantiel des émissions sonores pour les TGV.

L'autorité environnementale a rappelé que lors des débats publics *« aucun autre thème n'aura montré une telle divergence d'appréciation entre la perception du bruit par le public et la description des experts consacrée au sujet (…).* L'autorité environnementale a recommandé qu'en complément des données figurant déjà au dossier, ces indicateurs événementiels, représentatifs de la perception sonore du passage d'un convoi, soient mis à la disposition du public dans l'étude d'impact.

Le maître d'ouvrage a répondu que la mention figurant pièce F/vol.3.4/§ 1232, fait état de travaux de recherche concernant l'usage d'indicateurs événementiels. De tels indicateurs ne pourront être utilisés pour éclairer les dimensionnements dans les phases ultérieures, qu'en fonction du résultat de ces travaux (…).

L'autorité environnementale avait recommandé de modifier la présentation des données relatives aux impacts acoustiques en fournissant selon l'usage habituel pour ces études, sous une forme graphique et pour chaque bâtiment riverain de la voie, le niveau de bruit initial, le niveau de référence (2025 avant-projet) et les niveaux de bruit résultant du projet et du programme avant et après protection à la source.

Le maître d'ouvrage a complété en ce sens, les cartes acoustiques par des tableaux figurant en annexe du mémoire de réponse.

L'autorité environnementale avait recommandé de présenter de façon homogène, entre les études de bruit et l'évaluation socio-économique, les trafics ferroviaires (par exemple, en nombre de trains TGV, autres trains de voyageurs et marchandises) en situation initiale, scénario de référence 2025 hors-projet et scénario 2025 avec projet, en expliquant les progressions retenues pour le scénario de référence (où une surestimation des trafics minore les impacts de bruit attribuables au projet, mais minore aussi le calcul de rentabilité du projet) et pour le scénario de projet (où à l'inverse, une surestimation des trafics majore les impacts attribuables au projet comme sa rentabilité calculée).

Pour le maître d'ouvrage, le nombre de circulations de trains (pièce F/volume 3/chapitre 5) et dans l'évaluation socio-économique (pièce H) sont homogènes mais exprimés selon des indicateurs différents, retenus usuellement selon les approches. S'agissant de l'impact sur les lignes existantes, la réalisation d'une ligne nouvelle permet de ne pas charger la ligne classique, des circulations de personnes en transit et préserve les possibilités de développement de l'activité « fret » locale en plus des TER. Les nuisances associées à un plus grand nombre de trains de marchandises seront ainsi évitées.

La situation sur la ligne existante Bordeaux-Dax nécessite un examen particulier. En effet, au Nord de Dax, la réalisation de la ligne nouvelle transfère la circulation des TGV sur la section Dax-Sud-Gironde et libèrera quelques sillons pour le fret sur la ligne classique. La contribution sonore est supérieure à 2 dB(A) sur la section bifurcation de Lamothe-Dax avec génération d'un point noir du bruit (PNB). Le projet prendra en charge le traitement des PNB créés par protection à la source ou traitement individuel (Pièce F/volume 3.1/p.111).

34233 Les mesures de protection contre les nuisances sonores

D'une façon générale, la protection à la source (type merlon ou écran) est privilégiée chaque fois qu'elle sera techniquement et esthétiquement adaptée et d'un coût raisonnablement proportionné à l'objectif visé.

Cette solution de protection à la source concerne l'habitat dense ou diffus ainsi que l'habitat isolé inter-distant de moins de 400 mètres. Pour l'habitat isolé inter-distant de plus de 400 mètres des protections individuelles complémentaires sont privilégiées (traitements de façade).

Le maître d'ouvrage a une obligation de résultat après travaux : une fois la ligne en exploitation, les performances acoustiques seront vérifiées et les protections alors insuffisantes devront être complétées. Cette obligation conduit à dimensionner les protections de manière sécuritaire au bénéfice des riverains.

34234 Les vibrations

Il n'existe pas en France de réglementation spécifique relative aux vibrations produites par la circulation des trains. On se réfère usuellement aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées pour lesquelles des valeurs limites de la vitesse particulaire sont émises.

Par précaution, à ce stade d'étude des lignes nouvelles, il a été considéré que les constructions riveraines étaient très sensibles. De ce fait, le seuil utilisé (en vitesse particulaire) afin de déterminer les sites où la probabilité d'apparition de désordres est non négligeable est de 2 mm/s.

Une cartographie des risques vibratoires a été établie qui distingue deux types de zones :

- La zone de risque de dommage au sein de laquelle les vibrations pourraient engendrer un risque de dommage aux constructions ;
- La zone de risque de gêne située entre l'extrémité de la zone de risque de dommages et la zone de risque vibratoire nul (pièce F/vol. 3.4/p. 341-344).

Des mesures spécifiques détaillées seront réalisées lors des phases ultérieures d'étude, en fonction du résultat des études géotechniques détaillées. En effet, les retours d'expérience sur lignes nouvelles montrent que le risque se trouve quasiment circonscrit aux emprises de la ligne ferroviaire en cas de traversées de formations géologiques meubles et qu'il ne peut que se faire ressentir à courte distance des emprises dans le cas de traversées de formations géologiques plus résistantes.
Des mesures préventives ou liées à la maintenance de la voie pourront être de 2 types :

- La pose de matelas sous ballast, de semelles sous rails, contribuent à l'atténuation de la propagation des vibrations ;
- Le meulage des rails pour réduire les discontinuités ou imperfection des surfaces de roulement ont pour effet de réduire les efforts de contact roue/rail.

34235 La pollution et les effets sur la santé

Les projets constitue une alternative à la route et à l'aérien et contribue, par ce report modal, à une réduction d'émissions polluantes.

En permettant d'économiser 280 000 teCO_2/an, le report modal du projet permettra de compenser les émissions initiales liées aux travaux après 10 ans d'exploitation.

3424 Le patrimoine, le tourisme et les loisirs

34241 La prise en compte des sites archéologiques

Le patrimoine archéologique est protégé selon les dispositions publiées dans le code du patrimoine livre 5. Le dossier recense les sites archéologiques correspondants aux sites connus et répertoriés et les sites marqués par la présence d'indices.

Dans le cadre de découvertes fortuites de vestiges archéologiques, le maître d'ouvrage saisira les services concernés pour déterminer la procédure à mettre en œuvre (pièce F/vol. 4.7/p. 233).

Le bilan des découvertes réalisé pourra être valorisé auprès du grand public ou de la communauté scientifique.

Dans son avis, le parc naturel régional des Landes de Gascogne relève que le plan d'occupation des sols historique et archéologique n'est pas intégré dans la démarche. Ce sujet doit être approfondi dans le cadre d'études post- DUP (pièce B/p.100)

34242 La prise en compte des sites et monuments historiques

Le recensement des sites et monuments inscrits ou classés a été effectué selon les données de la DRAC, de la DREAL, des documents d'urbanismes, des services architecture, patrimoine et archéologiques territoriaux ou régionaux (pièce F/vol. 3.1/p. 255 et suivantes).

Plusieurs sites sont reconnus à l'échelle nationale voire internationale tels que le canal du midi. Selon la situation de coupure visuelle générée par la ligne nouvelle, des traitements paysagers adaptés seront mis en œuvre (reconstitution de lisières le long de la ligne, plantation de massifs arbustifs et de vivaces en pied d'écran…). Des traitements architecturaux seront élaborés en cas de covisibilité avec les ouvrages d'art. Pour insérer le projet dans un contexte arboré, la plantation de haies hautes diminuera l'effet d'altération sur les monuments.

L'autorité environnementale a recommandé d'utiliser plus largement les photomontages dans la présentation des impacts paysagers.
Le maître d'ouvrage a répondu que plusieurs photomontages sont utilisées et présents en pièce F/vol.3.3 et et vol.4 (cahiers géographiques).

34243 Les impacts sur les loisirs et les mesures associées

Les équipements de loisirs se situent à proximité des agglomérations et des villes. On trouve principalement des stades, golfs, parcs de loisirs, centres équestres, moto cross, ball-trap mais aussi le musée conservatoire végétal régional d'Aquitaine et l'abbaye de Belleperche.

La chasse est une activité très pratiquée dans l'ensemble des départements traversés. Les ACCA et sociétés de chasse départementales et régionales participent à la gestion du gibier.

Au-delà des passages pour la faune, le maître d'ouvrage proposera aux acteurs et praticiens de la chasse de définir d'autres mesures de compensation à la suppression d'installations de chasse (palombières sous emprise) sous la forme d'un forfait libératoire qui reste à déterminer. Le maître d'ouvrage souhaite que les fédérations départementales et régionales de chasseurs interviennent comme opérateur dans le suivi des mesures compensatoires environnementales ou cynégétiques.

Concernant la pêche qui est pratiquée indifféremment dans tous types de cours d'eau (catégories 1-2 ou plans d'eau), le choix des ouvrages de rétablissement hydraulique a été défini en concertation avec l'office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA).

34244 Les impacts sur les hébergements touristiques et de restauration et les mesures associées

Une cinquantaine de sites d'hébergement sont situés dans le périmètre de l'étude. Il s'agit en milieu rural, principalement de campings dans les Landes, gîtes ou chambres d'hôtes en Lot-et-Garonne et Tarn-et-Garonne, ainsi que des châteaux viticoles en Gironde (cahiers géographiques, planches paysage, patrimoine culturel, tourisme et loisirs).

En cas de perte de revenus constatée, directement imputable à la présence de l'infrastructure, les structures concernées seront indemnisées. Les modalités d'acquisition et de délocalisation éventuelle de l'activité seront étudiées en concertation avec les propriétaires et exploitants.

34245 Les impacts sur les itinéraires de randonnée et les mesures associées

Environ 80 itinéraires permettant la découverte du patrimoine local ont été recensés (chemins de randonnées pédestres ou cyclables). Le plus remarquable d'entre eux est le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, classé au patrimoine de l'UNESCO.

En règle générale, les itinéraires de randonnée seront rétablis dans leur continuité. En cas d'impossibilité, ils le seront par une déviation pour laquelle il sera évité tout allongement de parcours significatif.

34246 Les impacts sur le patrimoine d'intérêt local et les mesures associées

Le patrimoine d'intérêt local regroupe essentiellement l'habitat traditionnel, des airiaux, des châteaux non classés, des pigeonniers, des séchoirs à tabac et des églises.

L'autorité environnementale avait recommandé d'envisager le démontage et le remontage des constructions relevant du bâti traditionnel remarquable.

Le maître d'ouvrage a répondu qu'une concertation sera menée avec les collectivités concernées. Le cas échéant, il pourra être envisagé un déplacement au cas par cas.

3425 Les impacts sur le paysage

16 unités paysagères ont été identifiées, elles représentent pour le maitre d'ouvrage 43 zones à enjeu.

34251 L'intégration de la ligne nouvelle dans le paysage

Selon la situation de coupure visuelle générée par la ligne nouvelle des traitements paysagers adaptés seront mis en œuvre (reconstitution de lisières le long de la ligne, plantation de massifs arbustifs et de vivaces en pied d'écran..).
Le projet comprend 126 viaducs, 64 ponts et 7 ouvrages souterrains. Les déblais et remblais de grande hauteur pourront atteindre 8 mètres.
L'insertion visuelle et paysagère du projet se feront en étroite concertation avec les communes et acteurs locaux.
Les déblais et remblais de grande hauteur pouvant atteindre 8 mètres feront l'objet d'un traitement particulier.

34252 Les aménagements paysagers

Les effets de la ligne nouvelle sera réduit par des mesures paysagères. Elles devront participer à son insertion dans le paysage de sorte que l'infrastructure appartienne au territoire traversé. Les mesures paysagères d'insertion s'adressent en priorité aux riverains (habitants, agriculteurs, automobilistes, promeneurs..).

Dans la vallée de la Garonne agenaise et les coteaux de Gascogne, le projet paysager respectera l'alternance des paysages ouverts et fermés, utilisera l'effet de cloisonnement par des plantations, reconstituera les lisières boisées, prendra en compte les covisibilités depuis les secteurs urbanisés. Dans les Landes la régénération naturelle de la lisière des boisements sera la mesure principale dans les secteurs d'exploitation sylvicole.
Les délaissés générés par le tracé seront exploités comme zones de dépôts de matériaux, accompagnées de modelés paysagers qui pourront dans certains cas être restitués à l'agriculture.

L'autorité environnementale recommande une meilleure description des impacts des plantations et des modalités de leur suivi.

Le maître d'ouvrage répond que le choix des essences sera fait parmi les essences végétales locales (pièce F/vol.3.3/chap. 5). Les modalités de suivi sont présentées en pièce F/vol.3.3/chap. 9 : Un suivi du projet sera réalisé

par photos aériennes avant les travaux et 5 ans après les travaux et un suivi ponctuel de sites 2 ans après réalisation. Un bilan sera fait à 10 ans.

34253 Le traitement architectural des ouvrages (pièce J annexe 1-schéma directeur architectural et paysager)

En ce qui concerne les ouvrages d'art, une ligne architecturale spécifique et identitaire qui s'appuie sur des études techniques où les types de structure ont été définis afin de répondre au mieux aux franchissements rencontrés a été développée.

L'autorité environnementale avait recommandé d'examiner la possibilité d'un espacement plus grand des piles de certains viaducs afin de donner le sentiment d'une plus grande transparence de l'ouvrage.

Le maître d'ouvrage a répondu que le dimensionnement des ouvrages et le positionnement des piles sera réalisé selon les référentiels aux ouvrages « grande vitesse». Le sujet sera approfondi lors des études post-enquête publique.

En réponse à la sollicitation de l'autorité environnementale, le maître d'ouvrage a proposé l'usage du bois pour les écrans acoustiques et certains pare-vues. Une concertation avec les acteurs du territoire sera réalisée.

34254 Les impacts et les mesures paysagères au niveau des sites sensibles

L'autorité environnementale avait recommandé de prendre en compte l'approche paysagère de la LGV conjointement avec le concessionnaire des autoroutes A62 et A65.

Le maître d'ouvrage a répondu que 8 secteurs sont concernés sur une distance totale de 10 kms. Un traitement paysager sera réalisé en concertation avec les concessionnaires autoroutiers et des réflexions seront menées autour des délaissés entre structures.

343 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

3431 Le foncier, le bâti et les activités économiques

T41Q1 Le maître d'ouvrage envisage-t-il des mesures d'acquisition ou de dédommagement au-delà de l'emprise ? Dans l'affirmative, quelles sont les critères et sur quelles règles compte-t-il s'appuyer pour les dédommagements demandés ? Peut-il fournir un calendrier de cette démarche d'indemnisation des préjudices subis ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les acquisitions d'immeubles bâtis prévues à ce stade (….) concernent les biens bâtis situés dans les emprises prévisionnelles du projet. Les acquisitions définitives seront déterminées en fonction du calage final du tracé, lors des études détaillées.
D'une manière générale, il n'est pas prévu d'acquisition ou de dédommagement au-delà des emprises compte tenu des mesures d'insertion – acoustique, paysagère…- prévues pour le projet vis-à-vis de son environnement, comme c'est le cas général pour les ouvrages publics. Les cas de très grande proximité de bâti isolé pourront faire l'objet d'un examen au cas par cas.
Les propriétés dont une emprise partielle est requise peuvent, en fonction des circonstances, se voir allouer une indemnité de dépréciation du surplus de la propriété. Le prélèvement est l'origine du préjudice et est traité dans ce cas au moment de l'acquisition de l'emprise de l'infrastructure.
Les propriétés riveraines non concernées par l'emprise qui subiraient un préjudice « anormal et spécial » au sens de la jurisprudence, pourraient demander à être indemnisées au titre des dommages de travaux publics (la situation étant à apprécier sur la base du projet définitif et de l'ensemble des mesures d'accompagnement).

Appréciation de la commission d'enquête

Les acquisitions de bâtis situés au sein des emprises seront évidemment conduites conformément à la réglementation, dès lors qu'elles seront définitivement précisées à la suite du calage final du tracé.

Pour les biens situés au-delà de l'emprise, les nuisances à supporter sont parfois très sévères et la stricte application de la réglementation apparaît comme des dispositions a minima ! La commission prend acte du principe d'examen au cas par cas de situations particulières mais s'inquiète cependant de la difficulté du particulier à faire valoir son ressenti face à un maître d'ouvrage non contraint.

La commission invite le maître d'ouvrage à s'inspirer des dispositions retenues dans le cadre de la LGV Méditerranée, en acceptant d'acquérir les bâtis situés hors de l'emprise dans une bande plus large, de part et d'autre de l'axe du tracé.

La commission recommande en outre d'accélérer la mise en œuvre du calendrier d'indemnisation, dès que le tracé définitif sera arrêté, afin de répondre à une forte attente du public concerné.

T41Q2 Compte tenu de la durée de l'opération, est-il prévu une actualisation de l'évaluation sommaire globale effectuée par France-Domaine ? En matière d'indemnisations, quelles sont les marges de manœuvre du porteur de projet par rapport à cette évaluation globale ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il n'est pas prévu dans les étapes ultérieures d'actualisation de l'estimation sommaire et globale établie par France Domaine au stade de l'enquête d'utilité publique. Il est ensuite de la responsabilité du maître d'ouvrage d'actualiser et d'amender si nécessaire la rubrique acquisitions foncières dans son estimation des coûts d'investissement.
France-Domaine sera consulté sur les dossiers individuels d'évaluation. Après avoir visité le bien, l'administration déterminera sa valeur par référence aux données du marché immobilier local. Sur la base de cette estimation, le maître d'ouvrage (ou l'opérateur foncier qu'il aura désigné) fera une proposition d'acquisition aux propriétaires. A cette occasion, chaque situation particulière sera examinée au cas par cas pour estimer d'éventuels préjudices complémentaires subis par les propriétaires.
Sur les derniers grands projets ferroviaires, cette pratique a permis que la quasi-totalité des acquisitions s'effectue à l'amiable.
Le maître d'ouvrage ne peut pas passer outre l'avis de France Domaine. En cas de désaccord, la fixation du montant des indemnisations relève du juge de l'expropriation (de tels cas sont très rares comme indiqué ci-dessus).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de la volonté du maître d'ouvrage d'actualiser la rubrique « acquisitions foncières » dans ses prochaines estimations des coûts d'investissement, conformément aux procédures réglementaires.

La commission note cependant que les estimations sommaires globales ne sont valables que pour une période de 1 à 2 ans selon les départements (cf. avis du domaine –Pièce B- Information juridique et administrative P. 67 à 75) et que la réactualisation périodique de ces estimations doit être demandée à France-Domaine pour ajustement du coût d'investissement.

Par ailleurs, la commission souhaite que le maître d'ouvrage mette tout en œuvre pour obtenir une majorité d'accords à l'amiable.

T41Q3 Quel est le délai moyen nécessaire pour réaliser les procédures d'urgence susceptibles de débloquer des situations désastreuses au plan économique, social ou humain ? Quelle est la part du budget prévu à cet effet, qui a déjà été dépensé ? Est-il possible d'accélérer ce processus ? Quelle suite est envisagée pour le cas particulier de la Société Sud Projet installée sur la commune de Labastide-Saint-Pierre (82) bloquée dans son extension dans un secteur innovant et créateur d'emploi (82- LBSP-12-1)

Réponse du maître d'ouvrage

La décision ministérielle du 30 mars 2012, qui a acté le tracé sur la quasi-totalité du linéaire, a par ailleurs demandé l'engagement d'une politique d'anticipation foncière portant sur 3 axes et dotée d'un budget de 16.5 M€ :
-l'acquisition anticipée des biens bâtis prioritaires (cas d'urgences en réponse aux attentes locales)

-le stockage de surfaces agricoles
-l'anticipation des boisements compensateurs

Une première étape de financement de cette politique a été mise en place en 2013 en Aquitaine et en Tarn-et-Garonne tandis qu'elle reste en attente en Haute-Garonne. Sur la base des situations d'urgence identifiées par SNCF Réseau lors de ses rencontres avec les propriétaires des bâtis situés dans les emprises prévisionnelles et les communes, les partenaires du programme d'anticipation foncière ont décidé en 2014 d'engager l'acquisition des biens relevant des premières urgences identifiées, soit 8 en Gironde (essentiellement dans les emprises des AFSB), 6 dans les Landes, 8 en Lot-et-Garonne et 10 en Tarn-et-Garonne. Les services de France Domaine ayant été saisis dans la foulée, les premiers accords avec les propriétaires ont été signés rapidement et la majorité des actes notariés sont aujourd'hui signés (un dossier peut ainsi être réglé dans un délai de 3 à 6 mois si les conditions sont réunies). Ces dossiers déjà engagés représentent une enveloppe d'environ 9,8 M€ sur un budget total mobilisé en première étape - sur cet axe relatif au bâti - de 10,9 M€.

Ce programme d'anticipation foncière a vocation à être poursuivi avec de nouvelles étapes comme cela a été fait sur d'autres grands projets ferroviaires récents, ce qui relèvera d'accords à trouver entre les partenaires du projet, permettant de poursuivre l'acquisition de bâtis, mais également l'indemnisation des activités devant être adaptées, voire relocalisées, ainsi que la poursuite des réserves foncières agricoles ou forestières. Le cas de « Sud Projet » est traité dans la réponse à la question suivante T41Q4.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission recommande la poursuite du programme d'anticipation foncière et son accélération pour débloquer le plus rapidement possible et en priorité, les situations les plus critiques. La commission ajoute que l'augmentation du montant du fonds d'anticipation dès la déclaration d'utilité publique serait de nature à accélérer la mise en œuvre des indemnisations.

T41Q4 Quelles sont les solutions alternatives prévues par le maître d'ouvrage pour permettre aux entreprises impactées par le projet, de poursuivre leur développement ? Quelle suite est envisagée pour le cas particulier de la Société Sud-Projet installée sur la commune de Labastide-Saint-Pierre (82) bloquée dans son extension dans un secteur innovant et créateur d'emploi (82- LBSP-12-1)

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet d'extension des locaux de l'entreprise a fait l'objet d'un sursis à statuer en décembre 2011 car les nouveaux locaux étaient projetés à l'arrière du bâtiment. Depuis, dans le cadre de la préparation de l'enquête d'utilité publique, les études du GPSO ont été affinées ; elles confirment l'impossibilité

d'autoriser cette extension à l'arrière du bâtiment. En effet, l'assiette foncière de ce projet d'extension se situe dans les emprises prévisionnelles des lignes nouvelles. Toutefois, des possibilités d'extension pourraient être étudiées au nord du bâtiment. Dans ce cadre SNCF Réseau a fourni au dirigeant de l'entreprise en juin 2013 la limite précise de l'emplacement réservé, en veillant à le réduire au strict minimum (pas de marge au-delà des emprises prévisionnelles). La pérennité de l'exploitation dans sa configuration actuelle n'est pas remise en cause.
Dans le cadre d'une poursuite de l'action foncière (cf. ci-dessus), le maître d'ouvrage proposera à l'entreprise l'acquisition de la partie de sa parcelle nécessaire aux travaux de la ligne nouvelle. La vente de ses installations actuelles relève de sa gestion, comme toute entreprise souhaitant développer son activité ; SNCF Réseau étant à disposition des acquéreurs potentiels pour fournir toutes les informations disponibles en ce qui concerne les effets du GPSO sur ce site, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation ferroviaire, ainsi que les mesures qui seront prises pour y remédier.

Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage considère à juste titre, que la pérennité de l'exploitation de l'entreprise dans sa configuration actuelle n'est pas remise en cause par le projet et qu'une éventuelle vente de l'installation dans son intégralité relève d'un acte de gestion du seul propriétaire.

La commission souhaite cependant que le porteur de projet continue à rechercher avec l'entreprise, les collectivités locales et les services de l'Etat, les solutions réalistes les mieux adaptées à cette situation particulière, quitte à ce que celui-ci participe financièrement aux éventuels préjudices occasionnés par le projet, sur le fonctionnement de l'entreprise.

3432 Le bruit, les vibrations, la pollution

T42Q1 Le bruit moyen pris en compte dans les dossiers géographiques ne satisfait pas les futurs riverains qui émettent un doute quand à la véracité des graphiques. Est-ce qu'un état initial acoustique (bruit) et géologique (vibrations) sera réalisé avant exploitation de la ligne ? Est-ce que l'état initial acoustique (bruit) et géologique (vibrations) réalisé avant exploitation de la ligne sera communiqué aux populations riveraines au cas par cas.

Réponse du maître d'ouvrage

Conformément à la réglementation bruit et à l'article R571-47 du Code de l'Environnement, la potentialité de gêne due au bruit d'une infrastructure de transports terrestres est caractérisée par des indicateurs qui prennent en compte les nuisances sonores des périodes représentatives de la gêne des riverains de jour et de nuit. Pour chacune de ces périodes, des niveaux maxima admissibles pour la contribution sonore de l'infrastructure sont définis en fonction de la nature des locaux, de leur mode d'occupation, et du niveau sonore préexistant.

Un état initial d'ambiance sonore a déjà été réalisé, il a permis de classer l'ensemble des territoires traversés par le projet de ligne nouvelle en ambiance sonore modérée. Il est à noter que la réglementation demande deux niveaux de protection pour la période jour soit en ambiance sonore modérée Laeq = 60 dB(A), soit en ambiance sonore non modérée Laeq = 65 dB(A) pour les lignes nouvelles circulant à plus de 250 km /h. Pour le projet de lignes nouvelles du GPSO, la période de jour (6-22h) est dimensionnante et il a été retenu de protéger les riverains avec un Laeq de 60dB(A) (contribution sonore à respecter en cas d'ambiance sonore préexistante modérée), ce qui constitue une mesure plus favorable aux riverains.
De plus des études de multi-exposition ont été menées pour qualifier le nombre de bâtis situés dans une zone de cumul de bruit des infrastructures existantes (routes et autoroutes) et du projet LGV.

Les résultats de l'ensemble de ces études figurent dans la cartographie acoustique des cahiers géographiques.
Les études acoustiques seront approfondies aux stades d'études ultérieurs en fonction du calage final du projet technique : elles permettront d'affiner l'appréciation de l'impact acoustique du projet ainsi que la définition précise des mesures. Un nouvel état initial des bâtis sera effectué, par contre, il n'y aura pas nécessairement de nouvelles mesures permettant de caractériser l'ambiance sonore préexistante puisque l'ambiance modérée qui a été choisie systématiquement est favorable aux riverains.
Les résultats de ces nouvelles études acoustiques seront communiqués aux acteurs locaux et aux riverains. Par ailleurs, le maître d'ouvrage a une obligation de résultats après travaux, une fois la ligne en exploitation. Les performances acoustiques seront contrôlées et les protections qui se révèleront insuffisantes devront être complétées. En règle générale, cette obligation conduit à dimensionner les protections acoustiques de manière sécuritaire, au bénéfice des riverains.
Quant aux vibrations, des études spécifiques approfondies seront réalisées lors des phases d'études ultérieures pour des secteurs particuliers ou sensibles, notamment en fonction des résultats des études géotechniques qui comporteront une campagne de reconnaissance détaillée. Dans ces secteurs, le maître d'ouvrage fera constater l'état préalable des bâtis avant les travaux, permettant en cas de dommages avérés, de procéder à une réparation ou à un dédommagement.
Un nouvel état initial sera réalisé avant mise en exploitation de la ligne.

Appréciation de la commission d'enquête.

La commission prend note que le maître d'ouvrage appréciera plus précisément l'impact acoustique et les mesures à prendre dans une étape ultérieure « post-DUP ».

Cependant, il n'y aura pas de nouvelle mesure pour caractériser l'ambiance sonore préexistante puisque « l'ambiance sonore modérée » choisie de façon systématique est favorable aux riverains. Le maître d'ouvrage a choisi effectivement le niveau d'ambiance le plus contraignant.

Les résultats de ces nouvelles études acoustiques concernant l'état initial des bâtis seront communiqués aux riverains, ce qui leur permettra, le cas échéant, de les contester, sachant que le maître d'ouvrage a une obligation de résultats.

Pour ce qui concerne les vibrations, le maître d'ouvrage renvoie également à des études post-DUP sans apporter de précision sur la méthode qu'il mettra en œuvre pour *« effectuer une campagne de reconnaissance détaillée »*.

T42Q2 La perception du bruit par l'homme n'est pas une moyenne mais un phénomène d'émergence correspondant à un pic du niveau sonore perçu à chaque passage du train. Comment sera-t-il tenu compte de cette réalité en exploitation de la ligne ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est tenu de respecter les dispositions réglementaires concernant le dimensionnement des protections acoustiques. Le volet Santé de l'étude d'impact (chapitre 6, volume 3.4) présente les différents indicateurs et recommandations établies, confirmant que les dimensionnements retenus permettent de s'inscrire dans les valeurs limites d'autres indicateurs (par ex OMS). Il convient de rappeler également que les valeurs retenues pour les seuils, 60 dB(A) par exemple, tiennent compte du fait qu'il s'agit de valeurs moyennes : ces seuils seraient nettement plus élevés par exemple pour des indicateurs de bruit instantané.
Par ailleurs, plusieurs facteurs conduisent à un dimensionnement plutôt large des mesures de protection (zone d'ambiance modérée retenue systématiquement, prise en compte des prévisions de trafic à 30 ans…).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse donnée mais regrette que la législation actuelle ne réponde pas au problème posé par le public, à savoir que le bruit moyen calculé sur une journée ne reflète pas le bruit instantané d'un TGV lors de son passage.

La commission suggère au maître d'ouvrage de ne pas s'abriter derrière une législation qui ne répond pas parfaitement au problème posé et d'adapter en conséquence, ses règles d'indemnisation ou de protection acoustiques (niveau de bruit, distances, etc.).

T42Q3 Les riverains (propriétaires, locataires, occupants) exposés dans l'étude relative aux « points noirs » du bruit en sont-ils informés ?

Réponse du maître d'ouvrage

Conformément à la réglementation, le maître d'ouvrage doit éviter une création de nouveaux points noirs bruit (PNB), dès lors que les circulations induites par le projet sur les sections contiguës au projet sont de nature à générer une augmentation significative -au moins 2 dB(A)- de la contribution sonore de l'infrastructure. Cette augmentation est comptée entre la situation de référence, à la veille des travaux, et la situation avec mise en œuvre du projet.
Conformément à la circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire, l'analyse est menée sur les sections contiguës des lignes nouvelles, en particulier Bordeaux-Hendaye avec la réalisation du programme complet, soit avec la seconde phase Dax-Espagne.
En effet, au nord de Dax, la réalisation de la ligne nouvelle, en transférant la circulation des trains à grande vitesse sur cette section, puis le tronc commun, libèrera des sillons pour le fret sur la ligne classique. Les prévisions de trafic fret conduisent à l'horizon 2055 à la création de 222 points noirs bruit s'ajoutant à 367 en référence. Conformément à l'instruction du 28 février 2002, le projet prévoit de prendre en charge le traitement des PNB créés (par protection à la source ou traitement s individuels) ; par souci de traitement homogène sur cette section, il prendra également en charge la résorption des PNB existants en situation de référence (par protection à la source ou traitements individuels). Le programme du GPSO améliorera par ailleurs fortement la situation sur la section Dax-Espagne, avec la suppression de 1 100 PNB par rapport à la situation en référence.
Sur la ligne Bordeaux-Toulouse, le projet de lignes nouvelles entrainera une diminution du trafic des TaGV sur la ligne existante. Aucune modification sonore n'est constatée sur la section entre Beautiran et Castelnau d'Estrétefonds. Entre Castelnaud'Estrétefonds et le raccordement de la ligne ferroviaire existante, l'augmentation du bruit sera significative pour deux bâtis, pour lesquels un traitement par isolation de façade sera préconisé.
Cette occurrence dépendra de l'évolution des trafics de marchandises, en premier lieu au niveau transpyrénéen, amené à se développer en référence du GPSO, dont il est prévu d'observer l'évolution.
La mise en œuvre de ces mesures sera décidée en fonction de l'observation de l'évolution des trafics ; elles feront alors l'objet d'une concertation locale et des procédures requises.

Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage reconnaît qu'un doute existe quant à l'évolution du trafic de marchandises et qu'il sera nécessaire d'en assurer un suivi pour décider des isolations de bâtis, par façade.

La commission valide cette proposition, sous réserve d'associer à la concertation locale, un comité de suivi comprenant des représentants des riverains.

T42Q4 Le dossier fait mention de la réduction des vibrations à la source par la pose de matelas sous ballast, voire de semelles sous rails. Dans quels cas la pose de ces systèmes est-elle envisagée ? En fonction de quels critères géotechniques (ou autres), la technique est-elle choisie ?

Réponse du maître d'ouvrage

En principe, de telles mesures ne devraient pas être nécessaires, la zone de risque de dommages correspondant pour l'essentiel aux emprises ferroviaires.
Des protections contre la transmission des vibrations seront mises en place en cas de nécessité dans ces cas particuliers, suite à des études de sols réalisées dans le cadre de l'avant-projet détaillé. Celles-ci permettront de préciser la qualité des sols et leur niveau de propagation des vibrations.
L'atténuation des nuisances vibratoires causées par le trafic ferroviaire dans les bâtiments riverains peut se faire essentiellement de deux manières :
- par réduction des efforts au contact roue-rail,
- par atténuation de la propagation des vibrations.

Certaines techniques de contrôle vibratoire, notamment celles qui impliquent l'insertion d'éléments élastiques au niveau de la voie, affectent à la fois les efforts de contact roue-rail et la propagation des vibrations.

Les solutions d'isolation vibratoire les plus répandues sont :
- les supports de rail élastiques
- les supports de traverse élastiques
- les dalles flottantes
- les matelas sous ballast.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maitre d'ouvrage.

T42Q5 Par précaution, à ce stade de l'étude des lignes nouvelles, il a été considéré que les constructions riveraines étaient très sensibles. De ce fait, le seuil utilisé (en vitesse particulaire) afin de déterminer les sites où la probabilité d'apparition de désordres est non négligeable est de 2 mm/s. Existe-t-il un niveau de vibrations en dessous duquel on peut considérer qu'il n'y a aucun risque ? Dans le cas où les vibrations instantanées en phase d'exploitation sont considérées comme négligeables, qu'en est-il de leur cumul sur 30 à 40 ans ? Quels sont alors les moyens de recours des propriétaires des bâtis impactés?

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre des études vibratoires présentées dans le dossier d'enquête, le seuil fixé pour les dommages a été de 2 mm/s. Ce seuil constitue une marge de sécurité plus favorable aux riverains car conformément à la réglementation, le seuil fixé pour les constructions anciennes (monuments classés, fragiles, etc…), est de 4 mm/conformément à la circulaire du 23 juillet 1986 relatives aux vibrations mécaniques.

Concernant le cumul à 30-40 ans (fatigue vibratoire), les retours d'expérience montrent qu'il y a peu d'effets (exemple du métro parisien circulant depuis plus de100 ans). Dans le cadre du suivi des mesures pendant la phase travaux, un contrôle des bâtis susceptibles d'être exposés aux vibrations sera réalisé.
Un état des lieux des fissures avant travaux par des experts sera réalisé avant travaux.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte qu'un état des lieux des fissures avant travaux sera réalisé par un expert indépendant.

Cependant la commission ne valide pas la comparaison des effets vibratoires d'un TGV roulant à 320 km/h à l'extérieur, à ceux du métro parisien circulant à une vitesse 10 fois inférieure, en sous-sol. Il conviendra donc de faire périodiquement, par exemple tous les 10 ans, une campagne de mesures sur les bâtis les plus proches.

T42Q6 : Que propose le maître d'ouvrage pour communiquer les études et le choix des solutions retenues tant au niveau des nuisances sonores que des nuisances vibratoires aux riverains concernés ?

Réponse du maître d'ouvrage

La concertation sera poursuivie en phase d'études détaillées en fonction des orientations retenues dans le dossier des engagements de l'Etat qui accompagnera la DUP (par ex-comités de suivi départementaux). Les échanges avec les riverains relèveront de la concertation locale qui l'accompagnera.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission propose que les représentants des riverains soient associés aux comités de suivi départementaux.

T42Q7 Les protections particulières (protections acoustiques de bâtis) sont définies de manière globale sur des bâtis repérés au niveau du dossier. Le pétitionnaire n'indique pas comment et quand ces bâtis seront traités. Pour chaque bâti concerné, il serait nécessaire de préciser la nature exacte de la protection. Quel est le coût estimé de leur traitement ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les études détaillées permettront de connaître précisément les bâtis concernés (nombre et dimensions des fenêtres, portes et ouvrants, type de crépis et d'isolation existante, etc.). A partir de ces données techniques, le maître d'ouvrage réalisera les travaux nécessaires à la protection réglementaire de ces bâtis isolés. Ces coûts sont inclus dans le chapitre protections acoustiques du

projet et sont estimés à 9 000€ HT environ par bâti (chiffre moyen, variable selon la taille et les caractéristiques du bâti).

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

T42Q8 Sera-t-il tenu compte de l'esthétique globale du bâti lors d'une protection particulière de sorte que le maître d'ouvrage ne traite pas que la façade donnant sur la voie ?

Réponse du maître d'ouvrage

Seules sont traitées les façades exposées au projet de lignes nouvelles et nécessitant une protection de façade. Les protections de façade et notamment les huisseries mises en place seront dans la mesure du possible homogènes avec les huisseries déjà existantes.

Appréciation de la commission d'enquête

Pour la protection des façades, la commission regrette que l'ensemble du bâti ne soit pas soumis au même traitement. En effet, les façades non directement exposées peuvent être soumises à des phénomènes de réflexion.

T42Q9 Pouvez-vous indiquer les portions kilométriques sur lesquelles les hauteurs de merlons sont supérieures à 4 mètres ?

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant les protections acoustiques, la hauteur des merlons a été limitée à 3/4m par rapport au terrain naturel ou à la plateforme ferroviaire. Au-delà il est difficile techniquement de mettre en place des protections acoustiques. Lorsque les niveaux sonores restaient supérieurs aux seuils après mise en place de protections à la source, des protections complémentaires (isolations de façades) ont été prévues.
Concernant les modelages paysagers et aménagements associés (dépôts…), de la même manière, la hauteur a été limitée à 4 m par rapport au terrain naturel.

Appréciation de la commission d'enquête

A noter que le dossier mentionne que des protections iso-phoniques peuvent atteindre 6 mètres de hauteur (pièce F/vol.2/p.83)

T42Q10 Les courbes isophones fournies dans les cahiers géographiques sont approximatives. Les données du bruit véritable seront-elles affichées sur la voie (par exemple tous les 10 km) et près des gares ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les études acoustiques et les isophones associées sont le résultat d'une modélisation acoustique scientifique réalisée à partir du logiciel Cadnaa-Mithra. Elles sont réalisées à 4 m du sol (en cohérence avec les préconisations pour la réalisation des cartes européennes de bruit ; la hauteur de 4 m correspond à la hauteur moyenne du premier étage d'une habitation) et les niveaux de bruit sont arrondis après calculs à 0,5 dB(A) vers le haut (ce qui est favorable aux riverains vis-à-vis de l'atteinte des seuils conduisant à la mise en œuvre de mesures de protection).
Les résultats ne seront pas affichés le long du projet. De nouvelles simulations seront faites en lien avec le calage du projet définitif et les résultats seront présentés lors de la concertation locale (communes, acteurs locaux, riverains…) accompagnant la mise au point de l'avant-projet détaillé.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission recommande d'associer au comité de suivi déjà proposé, des représentants des riverains par commune, pour validation de ces simulations. La cartographie des niveaux de bruit pourrait être affichée dans les mairies et communiquée à chaque acquéreur potentiel dans le voisinage du tracé.

T42Q11 Dans certains secteurs particulièrement exposés au vent, sur demande de riverains ou d'associations, est-il envisagé d'effectuer les études de propagation du bruit en prenant en considération la rose des vents de la zone concernée.

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre de la modélisation acoustique étudiée pour l'impact acoustique du projet sur les territoires traversés, et conformément aux méthodologies et aux normes mises au point en la matière (norme NFS 31-133 indiquant les occurrences météorologiques à prendre en compte) les conditions météorologiques, dont la rose des vents ont été prises en compte. Il en sera de même pour les calculs effectués dans les prochaines étapes.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

T42Q12 Les cas extrêmes des riverains qui se trouvent aux limites inférieures des seuils réglementaires concernant le bruit pourront-ils être pris en compte au cas par cas ?

Réponse du maître d'ouvrage

La réglementation acoustique s'applique pour tous les riverains du projet. Les résultats obtenus lors de la modélisation acoustique réalisée à partir du logiciel Cadnaa-Mithra sont arrondis à 0,5 dB(A).

Si les résultats d'études sont en limite de seuil, un examen au cas par cas sera réalisé avec les riverains concernés. Le maître d'ouvrage ayant une obligation de résultats, avec contrôles dans le cadre des bilans dits « LOTI » 1 à 5 ans après la mise en service de la ligne, adopte en général un dimensionnement sécuritaire.

Appréciation de la commission d'enquête

Il convient ici, de se reporter aux appréciations données par la commission, à la suite des questions T42Q1 et T42Q2

Question particulière du public sur le bruit

A Saint-Cirice (82), le traitement des bâtis de M. et Mme Ducamp, au lieu-dit « Bernes », pose problème et nécessite un éclaircissement de la part du maître d'ouvrage. *« Avec un tel impact sonore (59 dB(A) sur la propriété des époux Ducamp, il est inexplicable que la limite de la courbe orange, 60 dB(A) soit si éloignée » (COUR 297).*

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le dossier d'enquête publique, à la page 211 du cahier géographique n°8, se trouvent les courbes « isophones à 4m » de haut permettant de cartographier le résultat de la modélisation faite sur la propagation du bruit. Au niveau du PK 168, le tracé de la LGV est en remblai important. La modélisation montre que les niveaux de bruit les plus importants, cartographiés ici par les couleurs rouge et orange restent à proximité des voies ferrées. La zone jaune, pour des niveaux compris entre 55 et 60dB(A), s'étend quant à elle plus largement. Plus particulièrement, il a été calculé que le niveau sonore moyen au niveau du lieu-dit Bernès serait de 59dB(A) pour un horizon 30 ans après la mise en service du projet. Il ne dépasse donc pas les seuils acoustiques réglementaires et ne nécessite pas de protection particulière au titre du projet.
Ces études seront actualisées lors des études détaillées en tenant compte du calage final du projet.

Appréciation de la commission d'enquête

Les niveaux de bruit indiqués sont issus d'une modélisation. A ce titre, la commission considère qu'ils ne sont qu'indicatifs. Ils devront être vérifiés sur le terrain au niveau de l'APD, le maître d'ouvrage étant tenu à une obligation de résultat.

3433 Le patrimoine, le tourisme et les loisirs

T43Q1 Qu'envisage le maître d'ouvrage pour que les propriétaires ou gestionnaires de monuments, châteaux et sites classés concernés puissent

disposer de photomontages précis et réalistes permettant d'entamer un dialogue sur les meilleures solutions à adopter ?

Réponse du maître d'ouvrage

Afin de permettre une meilleure compréhension du projet du GPSO et d'une partie des mesures associées, le maître d'ouvrage a choisi de constituer un outil de visualisation dynamique en 3 dimensions (dite « maquette 3D »).
Cette maquette 3D, permettant de mieux visualiser l'insertion locale du projet depuis n'importe quel point situé jusqu'à au moins 300 m du projet de lignes nouvelles, a ainsi été présentée aux élus locaux, puis aux riverains dans le cadre de permanences en mairie/communauté de communes ou réunions publiques de proximité, en fonction des demandes locales. Plus de 1 600 personnes ont ainsi pu en prendre connaissance en 2014 lors de 38 permanences, dont 7 réunions de proximité, tenues dans les départements des Landes, Lot-et-Garonne et Tarn-et-Garonne et Haute Garonne.
Des films présentant le linéaire par secteurs géographiques (sans interactivité) ont été réalisés à cette occasion et ont été mis en ligne et rendus téléchargeables sur le site internet www. gpso.fr.
Ces actions seront poursuivies dans les prochaines étapes, avec mise à jour du support si nécessaire, avec l'objectif de permettre en concertation locale une meilleure visualisation des mesures proposées pour l'insertion paysagère du projet.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage ne répond pas au souhait des propriétaires, de disposer de photomontages (réalité augmentée), visualisant l'ouvrage projeté, vu du bâti concerné. La maquette 3D dont il est fait mention ne permet pas une représentation de l'ouvrage depuis le site impacté. Compte-tenu du caractère particulièrement sensible de ces bâtiments et de l'impact paysager, la commission demande instamment au maître d'ouvrage de répondre favorablement à ces requêtes.
La commission d'enquête déplore que le maître d'ouvrage n'ait pas pleinement respecté la demande de l'autorité environnementale en la matière.

T43Q2 Concernant le château de Trenquelléon, quelles sont les mesures paysagères envisagées pendant les travaux et en exploitation qui permettront de protéger visuellement un ouvrage de 50 à 63 m de haut ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les mesures paysagères définitives seront anticipées au maximum et mises en place dès le début des travaux.
Les mesures paysagères mise en place au droit du château de Trenquelléon feront l'objet d'un dossier présenté à l'administration compétente, s'agissant d'un monument inscrit et compte tenu du passage de la LGV à l'intérieur du périmètre de 500 m. Les mesures prévues à ce jour, compte tenu des

dimensions de l'ouvrage de franchissement de la vallée, consisteront en l'affirmation des trames transversales avec :
-la création d'un alignement d'arbres le long de la RD930 (hors emprises) ;
-la préservation de la ripisylve de la Baïse ou replantation le cas échéant (plan de gestion) ;
-le prolongement ou renforcement du système de haies existantes par la plantation de haies en respectant la trame bocagère du secteur ;
-l'intégration paysagère des culées de l'ouvrage et de leurs proches abords (modelés et plantations) ;
-la plantation éventuelle d'arbres remarquables (cèdres par exemple) sur le domaine du Château.

Le viaduc de franchissement de la Baïse étant visible depuis de nombreux points dans la vallée, son traitement architectural sera très élaboré. Les mesures architecturales prévues à ce jour sont les suivantes :
-pour cette large vallée et compte tenu du profil en long, il est recherché une structure homogène pour répartir des travures de façon dégressive vers les extrémités ;
-la silhouette ainsi définie assurera une élégance des proportions pour tous les axes de vision ;
-la hauteur variable est favorable pour la majorité des travées. La conjugaison fluide avec un tablier à hauteur constante aux extrémités permettra des accroches discrètes des rives de la brèche
-le choix d'un tablier en béton, de teinte neutre, sera privilégié.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête regrette que dans sa réponse, le maître d'ouvrage se contente de reprendre les principes figurant au dossier d'enquête, sans apporter de nouveaux éléments. Outre les aménagements décrits ci-dessus, une étude d'insertion paysagère pourrait pourtant être envisagée par abaissement du viaduc de quelques mètres. La contrepartie de cet abaissement de l'ouvrage étant l'élargissement de la tranchée, il serait alors nécessaire de prévoir une tranchée couverte de part et d'autre du viaduc pour limiter l'impact sur le bâti environnant.

La commission d'enquête s'interroge sur la proposition de plantation d'arbres, hors emprise, le long de la RD 930 alors que la politique actuelle consiste plutôt à les supprimer pour des motifs de sécurité routière. Elle recommande d'associer les principaux acteurs (propriétaires, services de l'Etat, conseil départemental, associations, etc.), au projet de réalisation.

T43Q3 Les dossiers des « châteaux historiques » et des « châteaux de vignobles » seront-ils être traités au cas par cas ?

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre des études d'avant-projet sommaire, des contacts préalables sont intervenus avec les services de l'Etat (avec dossiers présentant le projet,

ses impacts vis-à-vis des monuments historiques et des sites traversés par le projet et les mesures de réduction proposées (optimisation du profil en long, aménagements paysagers…).

Au stade des études détaillées, la mise au point du projet et de ses mesures d'accompagnement sera poursuivie en concertation et au cas par cas, avant instruction des dossiers réglementaires notamment au titre du Code du patrimoine.

Concernant la viticulture et notamment les vignobles AOC, un dossier de consultation spécifique a été réalisé et transmis au Ministère de l'Agriculture dans le cadre de la consultation INAO. Ce dossier présente les vignobles AOC impactés par le projet et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation mis en place. Ce dossier a fait l'objet d'un avis qui figure dans le dossier d'enquête.

Dans le cadre des études détaillées, les échanges et la concertation avec les acteurs locaux, propriétaires et services concernés seront poursuivis, avec établissement d'études paysagères particulières par site.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête demande que dans le cadre des études détaillées concernant les châteaux historiques, les échanges et la concertation soient engagés et poursuivis avec les acteurs locaux, les propriétaires et les établissements d'études paysagères particulières, par site, comme pour les châteaux de vignobles.

T43Q4 Comment a été menée l'étude sur le patrimoine d'intérêt local et des sites archéologiques?
Les porteurs de l'histoire locale ont-ils été contactés ? Le tracé a-t-il été modifié pour éviter ou réduire les impacts sur ce patrimoine ?

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre des études d'Avant-projet Sommaire menées depuis 2010, les études menées dans le cadre du patrimoine d'intérêt local ont concerné:
- la collecte de données bibliographiques (base Mérimée, Atlas départementaux paysagers…),
- la collecte de données auprès des Services de l'Etat concernés : SDAP, DRAC Aquitaine et Midi-Pyrénées, DREAL (sites)…
- des réunions et groupes de travail menés avec les acteurs du territoire (communes, autres collectivités locales) pour échanger, identifier et caractériser les enjeux du territoire,
- la réalisation d'une étude archéologique menée en concertation avec les DRAC Aquitaine et Midi-Pyrénées en 2010 complétant les sites archéologiques déjà identifiés,
- la réalisation d'une étude complémentaire en 2011 pour Midi-Pyrénées sur certains secteurs spécifiques,

- la réalisation de dossiers spécifiques relatifs aux monuments historiques et sites, une concertation continue et des réunions d'échanges avec les Services concernés sur l'intégration du projet au niveau des monuments historiques et des sites : SDAP, DREAL…

Lors de l'élaboration du tracé, ces études préliminaires archéologiques et les échanges continus ont permis d'identifier des sites à enjeux forts qui étaient à éviter. Le tracé en a tenu compte et ne touche pas des sites qui avaient été identifiées par les DRAC comme « à éviter ».
Dans le cadre de la conception du projet, ces enjeux ont été pris en compte et intégrés dans la démarche ERC. Le tracé a cherché à les éviter au maximum. Des réunions de travail et de concertation avec les services de l'Etat (DRAC, SDAP) et les collectivités locales ont contribué à ajuster le tracé dans des secteurs sensibles. On citera par exemple l'éloignement du tracé dans le secteur de Xaintrailles pour tenir compte de la richesse patrimoniale (projet d'AMVAP, sites archéologiques…) ou encore l'évitement de plusieurs airiaux en Sud Gironde et Landes.
Les étapes à venir d'archéologie préventive (post-DUP), avec les diagnostics puis les fouilles, permettront de s'assurer avant les travaux principaux de parfaire la connaissance des usages anciens des terrains concernés par le projet.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse du maître d'ouvrage apporte un complément aux éléments contenus dans le dossier en matière d'études d'avant-projet sommaire. La commission demande que les sociétés archéologiques locales soient également associées aux étapes à venir.

T43Q5 Le nombre de palombières et de sites de chasse recensés dans le dossier ne semble pas correspondre au recensement effectué par la fédération de chasse d'Aquitaine. Le maître d'ouvrage peut-il en donner l'explication ?

Réponse du maître d'ouvrage
Dans le cadre des études d'avant-projet Sommaire menées au cours des années 2010 à 2013, une concertation avec des réunions de travail a eu lieu avec les Fédérations départementales de chasse. Les données recueillies auprès de ces organismes ont concerné les installations de chasse et les réserves de chasse, mais également les corridors de déplacement identifiés. Ces données ont été recueillies en 2011 et intégrées dans nos bases de données et traitement sous SIG (système d'information géographique) avant reprise dans l'étude d'impact.
Les données alors recueillies auprès des Fédérations de chasse ont conduit à identifier 4338 ha de réserves de chasse et 308 installations de chasse dans l'aire d'études de 2000 m, et pour l'emprise prévisionnelle des lignes nouvelles beaucoup plus réduite, 341 ha de réserves de chasse et 16 installations de chasse.

Le maître d'ouvrage s'est rapproché des Fédérations de chasse pour préciser les raisons des écarts avec les chiffres indiqués par leurs soins.
Il semble que le chiffre annoncé par les Fédérations de chasse dans leur contribution soit en fait le nombre d'installations de chasse sur l'ensemble du territoire des communes concernées par la bande de 2000 m et non sur la seule bande de 2000 m, expliquant l'écart.

Concernant les mesures mises en place, la chasse sera interdite aux abords immédiats de la voie (sécurité). La création de passages pour la grande faune permettra la circulation du gibier de part et d'autre de l'infrastructure, limitant ainsi les effets de coupure dans les réserves de chasse.
Au-delà des passages à faune, le maître d'ouvrage proposera aux acteurs et praticiens de la chasse de définir d'autres mesures en réponse à la perte d'installation de chasse (palombière sous les emprises), sous la forme d'un forfait libératoire qui reste à déterminer. Le maître d'ouvrage souhaite confier également aux fédérations départementales et régionales des chasseurs le fait d'intervenir comme opérateur dans le suivi des mesures compensatoires environnementales ayant trait au domaine cynégétique.
Le maître d'ouvrage prévoit l'indemnisation des surfaces ou installations de chasse situées sous les emprises du projet. Les modalités seront définies ultérieurement en concertation avec les propriétaires concernés.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

T43Q6 Il existe beaucoup de propriétés boisées clôturées dans le Sud-Gironde et dans l'Ouest du Lot-et-Garonne. L'emplacement des Passages Grandes Faunes (PGF) proposés dans l'étude tiennent-ils compte des propriétés boisées clôturées ?

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre des études d'avant-projet sommaire, et suite à la collecte des données recueillies auprès des Fédérations de chasse et des inventaires écologiques menées de 2010 à 2012, les passages grande faune (PGF) ont été positionnés en fonction de ces données.
Le positionnement de ces passages PGF a été présenté en concertation auprès des acteurs locaux, notamment ACCA, communes et des services de l'Etat. Les retours de ces échanges ont été pris en compte.
Concernant la demande d'ajustement sur un PGF situé sur la commune de Pompogne positionné dans une propriété boisée clôturée, celui-ci sera légèrement décalé afin de s'écarter de cette propriété clôturée (le dossier d'enquête précisait que la position de ce PGF serait ajustée lors des étapes ultérieures).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête rappelle que la concertation doit impliquer l'ensemble des acteurs, y compris les propriétaires.

Lors de cette concertation à venir, sur la commune de Pompogne (47), le maître d'ouvrage devra reprendre contact avec le propriétaire du domaine de chasse qui a déclaré, pendant l'enquête, vouloir conserver le passage « grande faune », prévu sur sa propriété, alors que la société de chasse en a demandé un supplémentaire en dehors de la partie clôturée.

T43Q7 Des PGF ont été établis sur l'autoroute A65. Les PGF proposés sur les parties de voies ferroviaires situées à proximité de cette autoroute sont-ils toujours disposés en concordance avec ceux existant sur l'autoroute?

Réponse du maître d'ouvrage

Les PGF des lignes nouvelles sont construits dans l'alignement de ceux de l'A65 pour assurer la continuité des corridors faunes. C'est notamment le cas des ouvrages situés sur les communes d'Escaudes, Captieux, Bourriot-Bergonce, Retjons et Roquefort.
Les passages grande faune ont été calés en fonction des axes de déplacement naturels de la grande faune afin d'assurer la continuité de leur déplacement entre les deux infrastructures A65 et GPSO. Des aménagements spécifiques au droit des passages grande faune permettront de guider les animaux vers ces passages.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

T43Q8 Un dispositif spécifique de concertation est-il prévu pour la définition des passages grande faune ? Quand et avec qui ? Quels seraient les raisons opposables par le maître d'ouvrage pour refuser une demande de déplacement qui émanerait des fédérations de chasse ?

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre des études d'Avant-projet sommaire menées depuis 2010, la concertation menée avec les Fédérations de chasse et l'ONCFS a permis d'identifier les axes de déplacement de la grande faune et de proposer des passages grande faune. Par ailleurs, suite à la concertation avec les Fédérations départementales de chasse en 2012, le nombre de passages grande faune spécifiques a été porté à 14 dans la traversée du massif landais.
Dans le cadre des études détaillées, la concertation sera poursuivie avec les acteurs concernés : ONCFS et Fédérations de chasse.
Le positionnement précis de ces ouvrages sera affiné dans le cadre des études ultérieures afin de retenir dans toute la mesure du possible (contraintes techniques ou économiques fortes) les passages les plus adaptés.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête relève que le maître d'ouvrage devra consulter également les propriétaires de terrain concernés.

T43Q9 Des sur-largeurs dans les traversées LGV sont-elles prévues pour permettre aux randonneurs et aux cyclistes de circuler en toute sécurité ?

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre des rétablissements de voiries, une concertation continue avec les gestionnaires de voiries (Conseils Généraux, ARDFCI…) a permis d'échanger et de valider les caractéristiques des profils en travers des voiries. Il est prévu à ce stade des études de rétablir a minima les mêmes caractéristiques de voiries que les voiries existantes. Les caractéristiques des itinéraires de randonnées, cyclables, pédestres lorsqu'elles existaient sur les voies existantes ont été reportées sur les voiries rétablies par le projet de lignes nouvelles.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que la voierie existante ne comporte généralement pas de cheminements doux aménagés et qu'il serait souhaitable de prendre en compte leur développement, en partenariat avec les collectivités et dans le cadre d'un usage à long terme de l'ouvrage.

T43Q10 Sur quels critères ou règles, le maître d'ouvrage compte-t-il s'appuyer pour évaluer le dédommagement des établissements de restauration et d'hébergement touristique (hors bâti).

Réponse du maître d'ouvrage

Cette question est traitée dans l'étude d'impact (F 3.3 - § 5.2.8.4 Effets et mesures concernant le tourisme et les loisirs) où sont recensés les structures d'hébergement situées dans les emprises prévisionnelles mais également à proximité. La modification de l'environnement des hébergements touristiques peut entrainer une évolution de leur fréquentation et dans certains cas très particuliers, un label peut par exemple ne pas être renouvelé faute de respecter un cahier des charges (ex : distance par rapport à une infrastructure de transport, etc.). A défaut d'emprise, cette situation ne relève pas du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation, mais des dommages de travaux publics. Ceux-ci ne peuvent être analysés que suite aux nuisances constatées de la phase chantier.
SNCF Réseau analysera les demandes indemnitaires présentées par les établissements touristiques sur la base de leurs comptabilités. Il proposera de s'appuyer pour cela sur des organismes compétents (ex : CDT, Gîtes de France, etc.) afin d'analyser ces préjudices en lien avec les évolutions économiques constatées dans ces secteurs touristiques, indépendamment du projet ferroviaire.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission considère que le dédommagement de ces activités doit être appréhendé avec la plus grande compréhension, même lorsque celles-ci s'exercent hors emprise mais dans le voisinage du tracé.

T43Q11 Quel traitement architectural particulier de l'ouvrage ferroviaire est-il prévu concernant les abords et les surplombs du canal ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les études architecturales menées en phase d'avant-projet sommaire ont défini des principes de traitement architectural des ouvrages de franchissement.
Les grands principes ont été présentés en concertation aux services de l'Etat (paysagiste conseil des DREAL) et aux collectivités. Ils tiennent compte des enjeux paysagers, enjeux techniques mais également enjeux environnementaux (absence de piles dans le lit mineur…).
Au droit du canal de Montech le choix du parti architectural s'est porté sur un ouvrage de type Warren de hauteur 3 m afin de limiter le nombre de travées dans le lit mineur. Les deux travées de rives équilibrées seront cadrées par les massifs boisés.
Dans le cadre des études d'avant-projet détaillé, la concertation et les choix des partis architecturaux se poursuivront afin de définir plus précisément le choix définitif de l'ouvrage.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend bonne note des dispositions envisagées par le maître d'ouvrage pour le traitement architectural des ouvrages ferroviaires. Cependant, en ce qui concerne la traversée du canal de Montech au niveau de l'écluse de Fisset, la proposition d'un ouvrage de type Warren ne répond pas à la demande de la commune de Lacourt-Saint-Pierre (82). En effet, les traversées des canaux (Montech ou des deux-mers) sont majoritairement réalisées par un ouvrage de type bow-string (en corde d'arc) dans le cadre du respect de l'aspect architectural et en cohérence avec les ponts existants sur la commune. La commission demande au maître d'ouvrage de respecter la tradition architecturale concernant le surplomb du canal et de répondre favorablement à la commune de Lacourt-Saint-Pierre.

3434 Le paysage

T44Q1 Le maître d'ouvrage peut-il préciser les raisons qui ont finalement conduit à retenir un tracé en Sud-Gironde et Landes qui était susceptible de toucher à nouveau un secteur fortement impacté dans son paysage, par d'autres infrastructures.

Réponse du maître d'ouvrage

Dès le débat public de la ligne Bordeaux-Toulouse en 2005, la question d'un tronc commun avec un des scénarios du projet de liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne a été évoquée, mais n'a pas été approfondie dans l'attente des

résultats du débat à venir sur le projet Bordeaux- Espagne. Le débat public de la ligne Bordeaux-Espagne en 2006 a ensuite confirmé la demande d'étudier un tronc commun en Sud Gironde afin de minimiser les impacts des deux lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux Espagne sur les territoires traversés et sur l'environnement.

Est présentée ci-dessous une synthèse des décisions qui ont conduit à choisir le périmètre issu du débat public, le fuseau et enfin le tracé dans le secteur d'études du Sud Gironde et des Landes.

Choix du périmètre issu du débat public
Dans ce secteur, le périmètre a été construit de façon à permettre un jumelage ou un rapprochement de l'infrastructure ferroviaire avec l'autoroute A65 à l'Est ou à l'Ouest de celle-ci, comme souhaité par les acteurs locaux lors du débat public. Les principaux enjeux d'un passage ont été : d'éviter les enjeux environnementaux les plus forts : zones Natura 2000, Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, de maintenir les possibilités géométriques d'inscrire l'implantation de la gare nouvelle de Mont-de-Marsan au plus près de l'échangeur du Caloy de l'A65.

Choix du fuseau
Il a été tenu compte du fait que ce secteur du Sud Gironde / Landes constitue un secteur très sensible en raison de la présence d'enjeux environnementaux très forts, cours d'eau, captages, associés ou non à des enjeux écologiques importants (réseau Natura 2000, APPB, PNR,…). Plusieurs secteurs de bâtis denses, ainsi que des enjeux paysagers et patrimoniaux, ponctuent également le périmètre d'études, contraignant la définition de fuseaux d'études.

Les options de fuseaux proposées ont été fortement guidées par :
-les enjeux environnementaux : évitement des captages AEP de Roquefort, évitement du champ de tir de Captieux, franchissement dans les meilleures conditions des affluents de la Midouze (Natura 2000), Parc Naturel régional des Landes de Gascogne,
-les objectifs de desserte de l'agglomération, en cohérence avec les projets locaux de développement,
-le jumelage avec les infrastructures existantes (recherche d'une proximité avec l'échangeur du Caloy de l'A65 pour faciliter l'accessibilité routière de la gare nouvelle et améliorer son périmètre d'influence ; et maintien des fuseaux à distance de l'aérodrome militaire.

Choix du tracé
Les objectifs qui ont été recherchés ont ensuite été :
-l'évitement au maximum des bâtis isolés au sein du fuseau et des zones d'activités
-la préservation du périmètre de protection du site du Vallon du Cros faisant l'objet d'un APPB ;
-la recherche d'évitement des zones humides ou lagunes identifiées ;

-la recherche du meilleur angle de franchissement de l'autoroute A65, l'évitement des installations autoroutières (aire de repos, barrière de péage, échangeur), et la prise en compte de la rocade de Roquefort ;
-le franchissement des vallées dans les meilleures conditions, notamment les affluents de la Midouze (Zone Natura 2000) ;
-l'implantation de la gare nouvelle de Mont-de-Marsan.

La commission d'enquête prend acte des objectifs qui ont déterminé le projet de tracé et impacté le paysage.

T44Q2 Quel type d'arbres sera planté dans le cadre des aménagements paysagers? Qui en assurera l'entretien ? Quel renouvellement sera assuré ? Sur quel domaine seront-ils implantés ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le choix des essences sera fait parmi les séries végétales locales, bien adaptées aux conditions édaphiques, permettant de pouvoir compter sur la dynamique végétale naturelle.
Afin de limiter les délaissés de terrain, ainsi que leur entretien, la gestion des emprises temporaires visera autant que possible la restitution des sur largeurs inutilisées après les travaux.
Les contraintes de plantation et de retrait des végétaux seront respectées, limitant ainsi l'entretien nécessaire à la mise en sécurité de l'ouvrage. Sauf remise, l'entretien sera assuré par le gestionnaire de l'ouvrage à savoir SNCF qui effectuera le suivi des plantations et leur renouvellement si nécessaire.
La mise en place des plantations tiendra compte également des enjeux écologiques et hydrauliques.
Un suivi des plantations sera mis en place en phase travaux et en phase exploitation avec pour objectif de suivre l'évolution de la pousse des végétaux et l'intégration de la ligne dans le paysage. Un suivi photographique sera réalisé au cours des bilans 2 ans après la réalisation des aménagements puis 10 ans après la mise en service et à deux saisons différentes. Un constat sera réalisé et les plantations endommagées seront renouvelées.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

T44Q3 Quels sont les portions du tracé dont les remblais sont d'une hauteur supérieure à 4 mètres ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le linéaire global de remblai de plus de 4 m s'élève à 67,3 km soit environ 19% du linéaire global des lignes nouvelles (section courante et raccordements ferroviaires). Les marges d'abaissement de l'altimétrie du projet correspondent au niveau de précision actuel de la topographie au stade APS des études. Par ailleurs, l'abaissement du profil en long est contraint par les caractéristiques suivantes : ne pas créer de point bas en déblai, garantir la transparence hydraulique, respecter le référentiel de conception des LGV. Enfin des

abaissements du profil en long peuvent conduire à un approfondissement et un allongement des zones de déblais en amont et/ou en aval des remblais de plus de 4m. Cela se traduit par une emprise au sol souvent plus importante et un renchérissement du coût du projet.
Par département, les longueurs de linéaires sur un remblai d'une hauteur supérieure à 4m sont :
Gironde : 11, 13 kms
Lot et Garonne : 18,23 kms
Tarn et Garonne : 20,02 kms
Haute Garonne : 3,56 kms
Total Landes : 14,69 kms

Appréciation de la commission d'enquête

La commission relève qu'un projet qui présente 67,63 km de remblais dont la hauteur sera supérieure à 4 mètres n'est pas neutre tant en termes d'insertion dans le paysage qu'en termes d'emprise au sol.

344 Appréciation générale de la commission d'enquête sur le cadre de vie

Le foncier et le bâti

Le maître d'ouvrage s'est engagé (engagement n°9) à limiter les acquisitions de terrains et de bâtis nécessaires à la réalisation du projet en optimisant le choix du tracé pour ne pas trop perturber le cadre de vie et la qualité de vie des populations.
La commission reconnaît que cet engagement a été respecté, et que les zones urbaines ont été, autant que faire se peut, évitées. Le maître d'ouvrage a privilégié un tracé en zone rurale. Il n'en demeure pas moins que le nombre de propriétés à acquérir (336 immeubles bâtis, soit un par kilomètre, dont 38 à caractère commercial et 26 sièges d'activité agricole) reste important et modifie profondément le cadre et la qualité de vie des personnes directement ou indirectement concernées par le projet.

La commission reconnaît que le maître d'ouvrage respecte toutes les procédures relatives à l'indemnisation des biens inclus dans l'emprise du projet dans les conditions prévues par le code de l'expropriation. Elle invite cependant le maître d'ouvrage à étudier au cas par cas, avec compréhension, les demandes d'expropriation et les demandes de protections acoustiques qui seront exprimées par les propriétaires qui se trouvent hors emprises ou au-delà des niveaux réglementaires de bruit. Ce faisant, le maître d'ouvrage tiendrait compte d'une augmentation de la sensibilité de la population vis-à-vis de la qualité du cadre de vie et contribuerait à améliorer l'acceptabilité sociale du projet.

En outre, la commission juge positive, mais d'un montant trop limité, la création d'un fonds d'anticipation foncière de 16,5 M€ mis en place par l'État, les collectivités territoriales et le maître d'ouvrage, permettant :
-les acquisitions anticipées pour les biens bâtis situés dans les emprises afin de régler des cas d'urgence ;
-la mise en réserve de surfaces agricoles destinées à compenser les effets d'emprise subis par les propriétaires et exploitants ;
-l'anticipation des boisements compensateurs qui seront prescrits ultérieurement au moment des demandes d'autorisation de défrichement.

Au cours de l'enquête, la commission a été très sensible, sur le plan humain, aux situations difficiles qui lui ont été signalées (inquiétudes, états dépressifs, etc.) et à ce sentiment de précarité qui pèse depuis de trop nombreuses années sur des foyers en attente d'une solution définitive. Elle invite le maître d'ouvrage à identifier ces cas et à les accompagner.

La commission rappelle, que la procédure d'expropriation est exorbitante du droit commun car entrant en conflit avec le principe fondamental du droit de propriété. Le transfert forcé de propriété ne peut se justifier que par une utilité publique incontestable et dans ce cas, donner lieu, au minimum, à une juste indemnisation pour limiter, autant que faire se peut, les préjudices et les désagréments imposés au nom de l'intérêt général.

L'impact sur la valeur de l'immobilier

La commission prend acte que pour éviter un impact négatif sur la valeur des biens situés à proximité du projet, SNCF Réseau a cherché à éviter les secteurs les plus bâtis lors de la conception du tracé et limiter ainsi les zones ou l'immobilier subira incontestablement des nuisances ayant des conséquences directes sur la valeur vénale des propriétés.

Elle reconnaît également le risque de dépréciation de valeur que peut subir les propriétés situées à proximité de l'emprise et considère que cet inconvénient peut être réduit par une volonté affirmée du maître d'ouvrage, d'améliorer les conditions et les dispositions des protections phoniques.

En revanche, les effets positifs sur la valeur de l'immobilier sont, à terme hypothétiques, dans le domaine de l'imprévisible, la croissance économique et démographique dépendant de beaucoup de facteurs exogènes ; cet effet se limitera, au mieux, au voisinage des gares desservies.

Les effets sur les activités économiques et les mesures associées

La commission a reçu au cours de l'enquête de nombreux témoignages relatant les effets négatifs du projet sur les activités économiques lorsque ces dernières s'exercent en totalité ou partiellement dans l'emprise du projet.
Les conséquences signalées concernent essentiellement les effets des délocalisations au niveau du bassin d'emploi local, les déménagements infligés aux travailleurs et employés, les restructurations imposées aux

entrepreneurs et commerçants. Elle a noté les conséquences néfastes sur certaines entreprises innovantes et créatrices d'emplois, bloquées pendant de trop nombreuses années dans leur développement et leur extension en attente d'une solution, comme par exemple « Sud Projet » à Labastide-Saint-Pierre (82).
La commission estime notamment que les délais de mise en œuvre des dispositions d'indemnisation ne sont pas toujours compatibles avec la pérennité des certains activités économiques. L'accompagnement du maître d'ouvrage auprès de petites structures doit être en conséquence renforcé.

Enfin, elle constate que le projet peut générer des risques industriels concernant directement ou indirectement des sites classés notamment les entreprises « AGRIA » pour le stockage de céréales à Laluque (40), « Gruel-Fayer», dépôt de produits agricoles et phytosanitaires implanté sur la commune d'Estillac (47), la société pétrolière de dépôts (SPD) à Mont-de-Marsan (40). Certes, pour ces zones présentant des risques industriels, le porteur de projet s'engage à respecter les dispositions légales notamment par la mise en place d'ouvrages de protection. Il n'en demeure pas moins que la présence d'un tel moyen de transport en commun dans la proximité de ces installations crée une nouvelle situation de danger, nonobstant les mesures prises.

L'effet de coupure du territoire

Même si le maître d'ouvrage s'engage à garantir les accès aux parcelles, les circulations des riverains et les chemins piétonniers pendant les travaux et à dédommager les dégradations accidentelles causées par les travaux, le projet génère une nuisance et un préjudice incontestables sur les habitudes de déplacement des personnes, les modes de communication et le paysage. Un projet linéaire tel que la LGV (317 km) crée un effet de coupure modifiant profondément le cadre et les conditions de vie des populations riveraines.

Le bruit, les vibrations et la pollution

Le public conteste la méthode de calcul qui repose sur la base du bruit moyen sur une journée mais qui ne reflète pas le bruit instantané d'un TGV lors de son passage. Certes, les dispositions acoustiques préconisées suite aux modélisations effectuées tout le long du tracé sont conformes à la réglementation. La commission demande, pour certains cas limites où les bâtis se trouvent en dehors mais à proximité immédiate de la zone de bruit de référence, de consentir un effort d'acquisition ou de protection phonique, au-delà de la stricte application de la règle.

Pour le réseau existant affecté ou non par les travaux, le législateur a également prévu des dispositifs de rattrapage pour protéger les riverains de nouveaux bruits excessifs : ce sont les opérations de résorption de Points Noirs du Bruit (PNB).

La commission regrette que, de façon générale, seules les façades exposées et nécessitant une protection soient traitées et demande au maître d'ouvrage de considérer l'esthétique du bâti dans son ensemble, ainsi que le risque pour les surfaces non directement exposées, de subir des effets de réflexion.

Les risques concernant la santé sont bien identifiés et les mesures envisagées sont à même de limiter les effets du projet sur la qualité de l'air et la santé des riverains.

Constatant que pour les nuisances sonores comme pour les vibrations le maitre d'ouvrage n'a pas d'autres obligations « publiques » à remplir d'ici les travaux (telles que des enquêtes publiques postérieures à la DUP « loi sur l'eau, aménagement foncier, défrichage, etc.), la commission d'enquête demande à SNCF Réseau d'associer les riverains aux divers « comités de suivi » à chaque phase d'étude détaillée.

Patrimoine, Tourisme et loisirs

Lors de l'élaboration du tracé les études préliminaires archéologiques et les échanges continus ont permis d'identifier les sites à fort enjeux qui étaient à éviter. Le tracé en a tenu compte et ne touche pas les sites identifiés par les DRAC. Des étapes à venir préventives (post DUP) permettront de s'assurer avant les travaux principaux, de parfaire la connaissance des usages anciens concernés par le projet. Le diagnostic, réalisé conformément au code du patrimoine, rend les dispositions du dossier acceptables mais les sociétés archéologiques devront être associées aux études de détail comme elles le demandent.

Les collectivités considèrent que la prise en compte des sites et des monuments historiques est insuffisante, les propriétaires riverains estimant pour leur part, qu'ils n'ont pas été suffisamment associés. Les périmètres de protection ne figurent pas toujours sur les plans.

La commission demande instamment au maître d'ouvrage, de fournir aux propriétaires les photomontages visualisant l'ouvrage projeté vu du bâti concerné. Une insertion paysagère pourrait être envisagée en abaissant l'ouvrage de quelques mètres pour réduire son impact visuel sur l'environnement du Château de Trenquelléon et en réalisant une tranchée couverte de part et d'autre du viaduc pour limiter l'impact sur le bâti environnant.

Au niveau des loisirs et de la chasse en particulier, l'impact chantier sera fort, il est nécessaire que le maître d'ouvrage renforce sa coordination avec les associations et les clubs concernés, afin de permettent aux membres de poursuivre l'activité intéressée tout en protégeant la faune et l'accès des sites utilisés. Une seule indemnisation financière est inadaptée, les réserves pêche et chasse ainsi que les passages GF doivent être impérativement élaborées en concertation avec les fédérations et associations concernées, l'acceptabilité du projet est lié à la prise en compte de ces avis.

SNCF Réseau propose de s'appuyer sur des organismes compétents (comités départementaux du tourisme, « Gîtes de France », etc.) afin d'analyser les préjudices en lien avec les évolutions économiques constatées dans ces secteurs touristiques, indépendamment du projet ferroviaire. Le maître d'ouvrage analysera les demandes indemnitaires présentées par les établissements touristiques sur la base de leur comptabilité.

La commission d'enquête émet des réserves quant au rétablissement de la voierie existante ne comportant pas de voies douces et demande au porteur de projet, de prendre en compte le développement de ces modes de déplacement, dans la perspective d'un usage à long terme de l'ouvrage et dans le cadre d'un partenariat avec les collectivités locales concernées.

Le maître d'ouvrage devra, dans le cadre de la sauvegarde du patrimoine d'intérêt local, mieux prendre en compte les propriétés privées de caractère et plus généralement, les éléments remarquables, en concertation avec les communes, les associations et historiens locaux.

Le paysage

Malgré les mesures d'aménagements paysagers, la LGV modifiera profondément le paysage local. La commission d'enquête regrette que la ligne soit à plus de 4m de haut sur 67,3 Km provoquant ainsi, sur les tronçons concernés, un effet désastreux sur le paysage.

D'une façon générale, les aménagements proposés sont des plantations d'arbres et des aménagements paysagers pour les remblais. Selon le type de paysage traversé (urbain, périurbain, rural, naturel, etc.) ce sont des aménagements particuliers qui devront être proposés par le maître d'ouvrage.

La commission d'enquête émets des réserve sur le traitement architectural des ouvrages concernent notamment le pont sur la Garonne à Castelsarrasin, le viaduc en face du château de Trenquelléon, le pont sur le canal à La Bastide St Pierre, les sorties du tunnel de Pompignan. Elle note que dans le cadre des études d'avant-projet détaillé, la concertation et les choix des partis architecturaux se poursuivront afin de définir plus précisément le choix définitif de l'ouvrage.

35 Agriculture, viticulture et sylviculture

351 Agriculture

3511 Analyse et synthèse des observations relatives à l'agriculture

983 questions ont été comptabilisées dont 739 relatives à la consommation des terres agricoles, 53 à l'aménagement foncier, 39 au rétablissement des chemins agricoles, 46 aux réseaux d'irrigation et de drainage, 31 à l'enclavement des parcelles, 24 aux indemnisations des terres à forte valeur ajoutée, 13 aux impacts sur les cultures à forte valeur ajoutée, 26 au devenir des délaissés ou aux parcelles devenues difficilement exploitables et 12 aux mesures permettant de remédier aux impacts.

Les observations concernent les conditions ou les souhaits d'expropriation, les impacts sur l'organisation et le fonctionnement des exploitations agricoles, les pertes de valeur de la propriété agricole du fait des divers impacts, la perte de production et de revenus engendrés par la perte de foncier, les impacts sur les bâtiments d'exploitation, les souhaits ou les modalités d'indemnisation, la difficulté à se projeter dans l'avenir en raison des incertitudes concernant le calendrier de réalisation des différentes phases du projet, l'incertitude concernant le positionnement exact des emprises sur le plan cadastral, l'effet de la consommation des terres agricoles sur la souveraineté alimentaire du pays, la pression sur les prix du foncier agricole, l'artificialisation irréversible des sols, les impacts affectifs liés à la privation ou au démantèlement de la propriété familiale.

35111 Consommation des terres agricoles

Les nombreux contributeurs qui se sont exprimés sur ce thème manifestent leur opposition au projet et condamnent une consommation excessive des terres agricoles. Le dossier fait état de 1240 ha de terres agricoles consommées par les lignes nouvelles, mais de nombreux contributeurs avancent des chiffres beaucoup plus élevés. Certains estiment que ce chiffre ne prend pas en compte la totalité des prélèvements qui seront nécessaires. De nombreux intervenants considèrent que ces prélèvements mettent en péril notre sécurité alimentaire et contribuent à une artificialisation excessive des sols.
Les exploitations agricoles directement concernées par le projet sont au nombre de 363 selon le dossier. Une centaine d'exploitants constatent que leur outil de travail va être amputé et souhaitent connaître les mesures qui seront mises en place pour le rétablir. Beaucoup voient leur exploitation *« coupée en deux »* par le projet. Certains voient leur surface agricole utile (SAU) plus ou moins fortement amputée et plusieurs d'entre eux souhaitent être expropriés, partiellement ou en totalité. Quelques-uns considèrent qu'il ne sera plus possible de poursuivre l'exploitation de leur ferme ou estiment que la viabilité de leur exploitation est compromise essentiellement du fait de la SAU prélevée par le projet, qui se traduira par une perte de chiffre d'affaire. Certains s'interrogent sur la possibilité de continuer à faire face

aux charges fixes de leur exploitation, suite à la réduction des surfaces qui générera pour eux un manque à gagner.

Toutefois, la plupart des agriculteurs souhaitent conserver leur outil de travail et se voir attribuer des terres de compensation ; ils demandent à retrouver une situation équivalente à celle qui existait avant la réalisation du projet, tant en termes de surface, que de qualité de sol ou de cohérence de l'unité d'exploitation. Ils estiment que cette demande sera difficile à satisfaire, principalement en raison de la rareté de terres agricoles disponibles sur le marché.

Le syndicat des jeunes agriculteurs de la Haute-Garonne, considère que la pression foncière est très forte dans la zone du projet, que les surfaces agricoles impactées directement ou indirectement ne pourront pas être compensées dans leur totalité, et qu'il est donc important de minimiser au maximum ces impacts dès les premières phases du projet.

35112 Aménagement foncier, anticipation foncière

Nombre d'exploitants demandent, explicitement ou non, la mise en place de commissions d'aménagement foncier. Les avis sont partagés en ce qui concerne la forme que devraient prendre ces aménagements fonciers (avec ou sans inclusion d'emprise). Plusieurs agriculteurs font d'ores et déjà des propositions d'échange ou d'acquisition de parcelles de gré à gré. Dans leur ensemble, les exploitants souhaitent connaître, dès maintenant, le positionnement exact de l'emprise du projet, sur leurs terres.

D'autre part, un certain nombre d'observations laissent entendre que la SAFER qui est en charge de la constitution de ces réserves foncières pour le compte du porteur de projet, n'aurait constitué aucune réserve en Tarn-et-Garonne.

35113 Réseaux d'irrigation et de drainage

Les systèmes d'irrigation par pivot, qui nécessitent des parcelles de forme régulière et de taille conséquente, sont très affectés par le projet, surtout lorsque de grandes parcelles sont amputées. Des systèmes d'irrigation plus « légers » sont également touchés par le projet, notamment lorsque la ligne nouvelle se situera entre la source d'approvisionnement en eau (puits, lac, réseau) et les lieux d'irrigation. C'est notamment le cas de certaines exploitations tournées vers les cultures maraîchères, l'arboriculture ou les cultures spécialisées. C'est le cas également lorsque la source d'approvisionnement en eau est située sur l'emprise du projet.

Les réseaux collectifs peuvent également être concernés. C'est le cas du réseau de l'ASAI de « Lance » qui précise qu'une coupure du réseau collectif durant la phase « travaux » pourrait avoir des conséquences désastreuses sur la situation économique des 53 membres de ce syndicat, spécialisés dans la production de cultures à forte valeur ajoutée.

Lorsque de nouveaux forages devront être créés en remplacement des forages existants, les irrigants demandent que les nouveaux puits aient des capacités de production au moins égales aux puits abandonnés, ce qui ne semble pas acquis a priori.

Les installations de drainage peuvent également être affectées. Les réseaux de drainage interrompus (souterrains ou aériens) devront être rétablis.
Selon différents intervenants, des accumulations d'eau aux abords de la ligne nouvelle, sont à craindre si la transparence hydraulique n'est pas convenablement anticipée, notamment dans certaines zones inondables de la vallée de la Garonne.

35114 Rétablissement des chemins agricoles et désenclavement des parcelles

Les exploitants s'interrogent sur la fréquence et la qualité des rétablissements des chemins agricoles. Ils pointent la nécessité de maintenir l'accès aux parcelles durant les phases de travaux et d'exploitation. Ils considèrent parfois que le positionnement de la voie de rétablissement ne convient pas. Ils demandent que l'emplacement de ces rétablissements de voirie soit discuté avec eux. Ils demandent également qu'une attention particulière soit portée aux capacités des ouvrages qui devront pouvoir permettre le passage d'engins à grand gabarit, de type moissonneuse-batteuse.

Beaucoup constatent que les rétablissements (créations) de voiries et les aménagements (paysagers) annexes, sont de gros consommateurs d'espaces agricoles. Certains font des propositions pour réduire cet état de fait.

Ils considèrent que le projet, par son effet de coupure, va augmenter les temps des déplacements et demandent parfois que cet aspect soit compensé par une indemnisation.

Certaines voies privées sont rétablies en utilisant des voies publiques. Les exploitants concernés, principalement en zone périurbaine, considèrent qu'il n'est pas souhaitable de mélanger les flux d'engins agricoles avec les flux d'autres véhicules et demandent que ce point soit réexaminé.

35115 Devenir des délaissées et des parcelles devenues difficilement exploitables. Restitution des occupations temporaires.

Ces parties résiduelles de parcelles, souvent appelées « délaissés », trop petites, de forme trop irrégulière, trop éloignées du siège de l'exploitation, ou trop difficilement accessibles pour pouvoir être exploitées techniquement et économiquement de façon satisfaisante, font généralement l'objet d'un rejet de la part des propriétaires ou des exploitants agricoles, qui demandent qu'elles soient acquises par le maître d'ouvrage.

Les propriétaires considèrent que la valeur marchande et la valeur locative de ces parcelles résiduelles sera diminuée.

La chambre d'agriculture du Lot-et-Garonne souhaite que la propriété et la responsabilité de l'entretien de ces délaissés et des modelés paysagers soient précisés. Elle ajoute qu'il ne serait pas acceptable que leur gestion soit déléguée de fait aux agriculteurs riverains.

Le conseil municipal de Campsas (82) considère que les délaissés compris entre l'autoroute et le projet ne pourront pas être rendus à l'agriculture et demande qu'ils restent la propriété du maître d'ouvrage.

Un producteur craint que les vastes aménagements paysagers ne favorisent la prolifération des animaux (lapins par exemple), qui provoqueront des dégâts aux cultures. Il demande en conséquence, l'implantation d'un grillage enterré à mailles fines le long de l'emprise.

Des questions sont posées sur la qualité des terres qui seront restituées après occupation temporaire pendant la phase chantier. Les intervenants considèrent que les sols auront été compactés et qu'il leur faudra du temps pour retrouver une valeur agronomique acceptable. Le syndicat des jeunes agriculteurs de Haute-Garonne demande que soient clarifiées les conditions d'occupation temporaire et les conditions de remise en état des parcelles après travaux.

Concernant les zones d'aménagements paysagers qui pourraient être rendues à l'agriculture, les intervenants considèrent que cette option est utopique.

35116 Indemnisation

Les propriétaires ou exploitants concernés par le projet demandent une indemnisation pour chacun des préjudices identifiés (coupure des réseaux, pertes de revenus, allongement des distances et des temps de parcours, bâtiments d'exploitation détruits ou pouvant subir les effets du projet, morcellement de la propriété, impact sur l'organisation et le fonctionnement de l'entreprise, perte de valeur globale de l'exploitation…). Des considérations affectives sont également avancées.

Ils s'interrogent aussi sur le mode de calcul et sur le montant de cette indemnisation. La chambre d'agriculture de la Gironde demande qu'un protocole d'indemnisation des agriculteurs soit mis en œuvre, intégrant les pertes de valeur patrimoniale et paysagère.

Les chambres d'agriculture dans leur ensemble, font référence à la Loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt (LAAAF), votée le 11 septembre 2014, qui instaure une procédure d'évaluation de l'impact des projets sur l'économie agricole locale, destinée à reconnaître et à compenser le préjudice collectif agricole sur un territoire donné, causé par le projet lui-

même et par les compensations écologiques. Elle intègre les notions de préjudice agricole collectif territorial et concerne la réduction de l'activité agricole des exploitations et ses conséquences sur les filières amont et aval d'un point de vue économique, social et environnemental. Elle prévoit notamment la création d'un fond spécial abondé par le porteur de projet afin de financer des actions de développement agricole, des projets collectifs et conforter l'économie agricole des territoires. La Chambre d'Agriculture du Lot-et-Garonne demande « *officiellement par le biais de la commission d'enquête à ce que RFF s'engage à créer un fond de compensation agricole tel que prévu par la Loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt, et ce même si les décrets d'application ne seraient pas parus en temps voulu* ».

Beaucoup d'agriculteurs indiquent qu'ils veilleront à ce que le foncier soit payé à un prix qui leur convienne et exigeront que le changement de destination soit pris en compte dans le prix du foncier.

De nombreux agriculteurs souhaitent savoir comment seront gérés et indemnisés les droits à paiement unique (DPU) qui pourraient être perdus du fait de la diminution de l'assiette foncière. En effet, ces dispositifs d'aides agricoles étant essentiellement liés à la surface agricole de l'exploitation, toute modification de cette surface peut avoir un impact économique important.

La difficulté à se projeter dans l'avenir est très souvent évoquée (plus de 50 fois). Le manque d'informations sur le calendrier pour l'enquête parcellaire, l'expropriation ou la réalisation des travaux, ne leur permet pas d'anticiper, ce qui constitue une gêne importante pour s'organiser et investir. Nombre d'agriculteurs ont retardé certains investissements (irrigation, nouvelles plantations, construction ou aménagement de bâtiments, achat ou réorganisation de foncier, développement de l'activité etc.) dans l'attente de précisions sur le projet. Ils considèrent que l'évolution de leur exploitation a été freinée et prévoient de demander une indemnisation pour le manque à gagner.

Pour les mêmes raisons, l'installation de jeunes agriculteurs est rendue plus délicate et certaines installations prévues sont remises en cause.

35117 Impacts propres à certains types d'exploitation

Les agriculteurs engagés dans la production « Bio », rappellent que les cahiers des charges qui concernent ces productions leur imposent un temps de latence entre la première mise en culture d'une parcelle et la possibilité d'utilisation du label « Bio ». Il faudra tenir compte de cette obligation en cas d'attribution de nouvelles parcelles. Ils s'inquiètent des risques de pollution par ruissellement (hydrocarbures) lors de la phase « chantier », et des risques de pollution par les produits phytosanitaires lors de la phase « exploitation ». Il faut noter que les producteurs de fruits et de légumes, riverains du projet, ont des préoccupations comparables même s'ils ne pratiquent pas la culture biologique.

Au-delà des impacts du chantier, traités par ailleurs dans le présent procès-verbal, certains considèrent que la qualité des productions fruitières (coloration, taux de sucre) pourra être affectée aux abords de la ligne en raison des courants d'airs et d'un moindre ensoleillement. Les risques de gelées printanières pourraient être accrus. La chambre d'agriculture de Haute-Garonne demande que les incidences du projet sur le microclimat soient précisées.

Un éleveur de bovins s'interroge sur la possibilité qu'il aura de poursuivre son activité si la réduction de surface agricole ne lui permet plus de satisfaire à ses obligations en matière d'épandage des lisiers.
Un producteur de semences de maïs, rappelle que les distances d'isolement obligatoires pour ce type de culture nécessiteront de trouver de nouveaux ilots de culture pour continuer la production, ce qui dans le cas contraire nécessitera la rupture des contrats de productions, et un manque à gagner conséquent.

Le groupe coopératif Arterris, spécialisé dans la collecte et la fourniture en agriculture, recense les éléments qui pourraient pénaliser son activité et précise que les impacts pour les organismes de ce type doivent être évalués en amont et non pas dans le cadre d'accords collectifs signés avec les organismes professionnels agricoles.

3512 – Synthèse des éléments du dossier relatifs à l'agriculture

Selon le dossier établi par le maître d'ouvrage, l'emprise du projet sur les terres agricoles est estimée à environ 1240 ha de SAU (51 ha en Gironde, 388 ha dans le Lot-et-Garonne, 655 ha dans le Tarn-et-Garonne, 69 ha en Haute-Garonne et 73 ha dans les Landes).
Sur les 363 exploitations concernées par les emprises, la grande majorité pratique la grande culture, 90 d'entre-elles sont orientées vers des cultures spécialisées (arboriculture, maraîchage, viticulture, etc.) et 60 sont tournées vers l'élevage.
Une centaine de bâtiments agricoles sont inclus dans l'emprise du projet et 25 d'entre eux environ sont des sièges d'exploitation.
27 forages agricoles sont été recensés dans l'emprise du projet.

35121 Consommation des terres agricoles

En préambule du chapitre concernant les mesures proposées pour limiter les effets du projet, le maître d'ouvrage précise que « *dans les domaines agricole, viticole et sylvicole, la démarche d'évitement a été engagée à partir de la définition des enjeux et des richesses du territoire* » et que *« les enjeux forts et très forts (parcelles d'agriculture biologique, sièges d'exploitations agricoles, etc.) ont été dans la mesure du possible évités* » (Pièce F3-3 Page 104).

Concernant l'effet d'emprise, le porteur de projet indique que : *« Les emprises des projets sont limitées au strict nécessaire pour l'exploitation de la ligne*

nouvelle, afin de réduire les dommages aux zones agricoles et de limiter la création de délaissés. Lors de la définition des emprises foncières, qui interviendra au stade d'études ultérieures, un soin particulier sera apporté pour ne pas créer de délaissés difficilement exploitables… La possibilité de réaliser une opération d'aménagement foncier sera étudiée dans le cadre des projets» (Pièce F3-3 Page 106).

Il est mentionné également que, « *pour les zones de dépôts, RFF cherchera à :*

-utiliser les excédents de matériaux pour la réalisation de modelés paysagers en pente douce pour restituer les surfaces à l'agriculture ;
-restituer, dans le cas des dépôts provisoires, des terrains agricoles remis en état ;
-implanter les zones de dépôts définitifs préférentiellement dans les délaissés et en évitant les zones agricoles à enjeux ;
-étudier ces questions en concertation avec les services de l'État, les exploitants et les propriétaires concernés ».

Selon le maître d'ouvrage, *« l'ensemble de ces mesures, visant à limiter la consommation d'espace et à gagner en productivité (aménagement foncier), permettront de réduire la perte de surface agricole inhérente aux projets ».*

35122 Aménagement foncier, anticipation foncière

Le dossier décrit en détail les différentes modalités de l'aménagement foncier, conduit sous l'égide des conseils généraux. Les enquêtes menées par les chambres d'agriculture ont permis d'identifier environ 140 exploitations (exploitations viticoles comprises) pour lesquelles un aménagement foncier apparaît souhaitable pour réduire l'effet du projet.

Le dossier précise, en outre, que l'étude environnementale décrit les risques environnementaux potentiels induits par le réaménagement foncier et que le maître d'ouvrage *« apportera une contribution en mettant à disposition l'ensemble des études environnementales et en participant, en appui de l'État à l'identification des prescriptions environnementales et à leur cohérence avec les mesures prises dans le cadre des projets ferroviaires» (Pièce F3-3 Page 110).*

Le porteur de projet considère (Pièce F3-3 Page 109), qu'*« il est difficile de réduire les conséquences de la déstructuration des exploitations issue de l'effet de coupure »* et que *« …l'aménagement foncier est un moyen efficace pour réduire, voire annuler les préjudices causés par la consommation de terres agricoles, l'effet de coupure et de déstructuration …»*.

Le dossier indique que, comme prévu par les articles L.123-24 et R.123-30 à 38 du code rural, *« … dans les périmètres perturbés par les lignes nouvelles, le coût des aménagements fonciers et des travaux connexes (chemins, fossés…) est intégralement pris en charge par RFF ».*

Le dossier mentionne que dans le cadre du programme d'anticipation foncière décidé en 2012, RFF et les SAFER concernées ont mis en place un dispositif de stockage visant à compenser les emprises subies par les exploitations agricoles et forestières (Pièce F3-3 Page 242). Il précise que les conventions signées entre RFF et les SAFER comprennent un engagement chiffré stipulant que 20 % des surfaces seront rétrocédées à des producteurs sous signes officiels de qualité ou d'origine (Agriculture biologique, AOC et AOP, IGP…) (Pièce F3-3 Page 291).

Concernant le risque de renchérissement du prix du foncier, le maître d'ouvrage considère que *« cet effet peut … être tempéré si un aménagement foncier est conduit selon le mode de l'inclusion de l'emprise » (Pièce F3-3 Page 106)* et que les réserves foncières initiées en amont des acquisitions, permettent de réduire les perturbations du marché foncier.

35123 Réseaux d'irrigation et de drainage

Le dossier mentionne (pièce F3.3/p.112) que « *Les réseaux de drainage interceptés par les projets seront rétablis avant le début du chantier. À cette fin, les fossés ou collecteurs nécessaires au bon écoulement des eaux provenant des drainages seront réalisés. Il en sera de même en ce qui concerne les canalisations d'irrigation* ».

Il est également indiqué que « *Les projets de rétablissement de ces réseaux seront soumis, pour avis technique, aux propriétaires et exploitants concernés avant réalisation par des entreprises spécialisées* ».

RFF précise qu'il indemnisera la perte des équipements de drainage ou d'irrigation situés dans les emprises du projet.

Dans l'impossibilité de rétablir l'alimentation en eau par substitution ou dans l'hypothèse de sa réduction, une étude sera réalisée afin d'apprécier le préjudice subi et de fixer la nature de sa réparation. La méthodologie appliquée pour le rétablissement des réseaux hydrauliques des différents cas de figure recensés est exposée.

Les éventuels effets hydrauliques indésirables et gênants pour l'agriculture, pouvant se manifester aux abords de l'ouvrage, tels l'apparition d'écoulements superficiels non contrôlés, l'apparition de zones hydromorphes ou les effets sur la durée d'inondation des terres, sont recensés mais aucune mesure pour compenser ces effets n'est proposée.

35124 Rétablissement des chemins agricoles et désenclavement des parcelles

Le dossier mentionne (Pièce F3-3 Page 112) que *« le rétablissement de l'ensemble des cheminements quotidiens nécessaires au fonctionnement des exploitations (tracteurs, bétail…) est assuré par rétablissement sur place*

(réalisation de passages agricoles spécifiques) ou par le rabattement sur d'autres voiries, en concertation avec les acteurs locaux » et que *« les échanges avec les exploitants agricoles ont permis de définir les besoins exprimés en passage agricole* [mais que] *… l'emplacement exact des rétablissements sera étudié à un stade plus avancé des projets ».*

Les dimensions des ouvrages ne sont généralement pas indiquées, mais il est précisé que *« ces ouvrages seront dimensionnés afin de permettre le passage des engins d'exploitation et/ou du bétail ».*

Concernant le maintien des accès aux parcelles durant la phase de travaux, il est indiqué que des aménagements provisoires seront mis en place pour assurer le maintien des circulations agricoles existantes (Pièce F3-3 Page 387).

35125 Devenir des délaissés et des parcelles devenues difficilement exploitables. Restitution des occupations temporaires

Le dossier affirme à nouveau que l'aménagement foncier est un moyen efficace pour réduire, voire annuler les préjudices causés par la consommation de terres agricoles, l'effet de coupure et de déstructuration (Pièce F3-3 Page 109) et indique que « *les emprises des projets sont limitées au strict nécessaire … afin de … limiter la création de délaissés* » et que *« Lors de la définition des emprises foncières, qui interviendra au stade d'études ultérieures, un soin particulier sera apporté pour ne pas créer de délaissés difficilement exploitables » (Pièce F3-3 Page 106).*

Concernant les terres qui seront restituées à l'agriculture suite à un dépôt provisoire, le dossier précise que cette restitution se fera en cherchant à restituer « *des terrains agricoles remis en état* » et que *« une expertise pédologique sera réalisée avant la réalisation des dépôts qui seront restitués à l'agriculture, afin de déterminer la composition et les caractéristiques du sol, notamment l'épaisseur des différents horizons. Ainsi, l'épaisseur de terre végétale remise au-dessus des matériaux déposés sera au moins égale à l'épaisseur de terre végétale initiale »* (Pièce F3.3/p.106).

D'autre part, comme indiqué au § 35121 « consommation des terres agricoles », le porteur de projet indique qu'il cherchera à réaliser les modelés paysagers « *en pente douce pour restituer les surfaces à l'agriculture* » et que certain délaissés pourront servir de sites de dépôts puis être rendus à l'agriculture.

35126 Indemnisation

Le porteur de projet précise que la définition précise des terrains nécessaires à la réalisation du projet sera établie après l'enquête publique et fera l'objet d'une enquête parcellaire qui s'adressera aux personnes, physiques ou morales, concernées par le projet en tant que propriétaire, locataire, exploitant agricole, usufruitier, etc.

Il ajoute que des négociations, basées sur l'estimation de France Domaine (chaque situation étant examinée au cas par cas), seront engagées avec les propriétaires en vue de l'acquisition des biens (bâtiments, terrains) et qu'une indemnité de réemploi s'ajoutera à l'indemnité d'acquisition.

Les exploitants de terres agricoles percevront une indemnité pour perte d'exploitation (tenant compte de la marge d'exploitation perdue pendant la durée nécessaire pour retrouver une situation économique comparable à celle d'avant le projet) à laquelle s'ajouteront des indemnités pour d'autres préjudices (rallongement de parcours, rupture d'une unité d'exploitation…). Il est en outre indiqué que « *RFF pourra financer des études technico-économiques portant sur l'adaptation des exploitations qui subiraient un impact très fort ou très spécifique* » (pièce F3.3/p. 112).

Pour les exploitations qui seraient gravement déséquilibrées au sens de l'article R. 352-2 du Code Rural ou qui auraient disparu, le maître d'ouvrage devra remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'installation des agriculteurs sur des exploitations nouvelles comparables, comme le prévoit l'article L. 352-1 du Code Rural. Enfin, l'article R. 352-11 de ce même code prévoit que les exploitants concernés peuvent demander une indemnité financière au maître d'ouvrage pour leur reconversion hors de l'agriculture (pièce F3.3/p. 112).

Pour les propriétaires comme pour les exploitants, des occupations temporaires liées à la seule durée du chantier, feront également l'objet d'indemnisation, jusqu'à restitution des terres concernées (pièce F3.3/p. 19 et 20).

Des protocoles seront élaborés avec les organisations professionnelles agricoles afin de fixer un cadre homogène pour l'indemnisation des préjudices économiques pouvant être causés aux propriétaires et aux exploitants.

Le fonctionnement des droits à paiement unique (DPU) est largement détaillé dans le dossier (pièce F3.3/p.115). La perte éventuelle de DPU suite à une occupation temporaire de terrains, « *sous réserve qu'elle soit bien la conséquence directe de la réalisation de l'ouvrage, fait alors l'objet d'une indemnisation par RFF* ». En cas d'acquisition, si l'exploitant n'est pas à même d'activer sur une surface équivalente les DPU conservés, « *ceux-ci remontent alors à la réserve ce qui génère un préjudice indemnisable, sous réserve d'une causalité directe avec l'opération* ».

Le manque de visibilité pour pouvoir se projeter dans l'avenir, ne trouve pas de réponse dans le dossier. La question avait pourtant été soulevée lors du débat public à Montauban le 8 novembre 2005 : « *Si la poursuite du projet est engagée, quand sera connu le tracé afin que les investissements agricoles et publics, les projets d'installation puissent se réaliser sans interrogation permanente ?* » (pièce G/p. 112).

35127 Impacts propres à certains types d'exploitation

Concernant les agriculteurs engagés dans la production « Bio », le porteur de projet précise que *« lorsque l'ouvrage a pour effet de remettre en cause le fonctionnement d'une exploitation ayant souscrit un contrat de mesures agro-environnementales, ou labellisée « Agriculture Biologique », ou en phase de conversion AB, des surfaces compensatoires devront être attribuées en priorité. De plus, compte tenu des contraintes fortes associées à ces engagements, une indemnité spécifique sera déterminée à l'issue d'une étude économique personnalisée, réalisée à la charge du maître d'ouvrage » (Pièce F3-3 Page 114).*

Dans son engagement n°13, le maître d'ouvrage s'engage à *« préserver les terroirs et favoriser le développement des activités agricoles, viticoles et sylvicoles* [et à] *soutenir la filière agricole et viticole durable (Soutien à l'agriculture bio, aux labels, aux productions AOC…) ».*

Concernant les risques de modification du microclimat aux abords du projet et des éventuels effets sur la qualité ou la quantité des productions agricoles, le dossier mentionne que « *les effets sur les microclimats d'une infrastructure de transport sont pris en compte au stade des études détaillées* » et que *« en cas d'effet avéré, des mesures correctives seront prises* [telles] *plantations de haies brise-vent, acquisitions de parcelles concernées, etc. » (Pièce F3-3 Page 116).*

Concernant les épandages de lisiers des exploitations d'élevage, il est indiqué que *« lorsqu'il y a lieu de modifier un plan d'épandage du fait de l'emprise, RFF prend en charge les frais de confection d'un nouveau plan, ainsi que le surcoût éventuel en rallongement de parcours pour l'épandage sur des terrains plus éloignés » (Pièce F3-3 Page 115).* Le cas éventuel d'une impossibilité à trouver des terrains disponibles pour ces effluents d'élevage n'est pas abordé.

3513 Questions de la commission d'enquête suivies de la réponse du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête.

35131 Consommation des terres agricoles

T51Q1 Le dossier n'apporte aucun élément permettant de chiffrer la perte de production agricole, ni en terme de volume, ni en terme de type de production, ni en terme de valeur. Cette perte de production n'est pas prise en compte dans le bilan socio-économique. La commission d'enquête demande que les éléments de chiffrage lui soient fournis.

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant la perte de production agricole, le maître d'ouvrage rappelle que les éléments d'appréciation des types de production subissant des effets d'emprise figurent de manière globale et synthétique dans l'étude d'impact de même que l'emprise sur les terres agricoles (SAU) et le nombre des exploitations concernées par les emprises. Tous ces éléments, tirés du dossier d'enquête, figurent au § 3512 du présent rapport. Le maître d'ouvrage rappelle que ces données figurent de manière plus détaillée dans les cahiers géographiques, et ont été présentées avec un niveau de détail équivalent aux commissions départementales de consommation des espaces agricoles (CDCEA) aux mois de juin et juillet 2013. Il indique également que « *des données au niveau des productions en valeur pour certaines des productions* » figurent à un niveau plus global dans l'état initial ; que « *cette approche en valeur n'a pas été faite au niveau des exploitations concernées par les emprises, de sorte qu'une appréciation d'une perte de production sur la base de ratios n'apporterait pas d'éléments plus significatifs, par rapport à la présentation retenue… ».*

Il fournit le tableau suivant, présentant la répartition par types de culture :

Arboriculture, bois et vergers	*Parcours et prairies permanentes*	*Maraîchage et culture sous serre*	*Vignes*	*Polyculture*	*Terres labourables*	*Pépinières*	*Jachère / gel*	*Non-renseigné*
87,5 ha	*84 ha*	*21,2 ha*	*74 ha*	*635 ha*	*296 ha*	*2 ha*	*35,5ha*	*5 ha*

Le maître d'ouvrage indique que « *l'aménagement foncier qui sera mis à la charge du projet (…) est un moyen efficace pour réduire les préjudices causés par la consommation de terres agricoles, grâce à une hausse de la productivité permise par (…) l'amélioration des pratiques culturales du fait de la réorganisation parcellaire (…)* [et] *l'amélioration des itinéraires de circulations agricoles* ».

Le maître d'ouvrage fait quelques commentaires « *afin de replacer certains chiffres dans leur contexte* » :

1. Concernant l'évolution de la surface agricole, il indique que « *l'artificialisation des sols n'est … responsable que de 1/3 de la perte de surface agricole utile* », que « *les 2/3 de la perte de SAU sont liés au développement de la friche, qui ne concerne pas seulement des parcelles à faible potentiel agronomique mais également des bonnes terres soustraites de l'activité agricole, en général avec l'espoir d'une urbanisation future* », et que les surfaces d'emprise agricole estimée pour le projet « *représentent moins de 6 mois d'artificialisation des terres, telle que constatée entre 2009 et 2011 dans les départements concernés par les lignes nouvelles du GPSO …* [et] *correspond*[ent] *à 18 mois d'artificialisation moyenne* [si on ajoute] *les 2 870 ha d'emprise forestière … alors même qu'il s'agit d'une infrastructure ferroviaire s'inscrivant dans le très long terme » ;*

2. Concernant le niveau de précision des prévisions d'emprise, le maître d'ouvrage indique que « *les interrogations relatives à l'emprise prévisionnelle du projet rejoignent celles exprimées sur le même sujet par l'Ae* » et qu'elles font l'objet d'une réponse dans la pièce B du dossier d'enquête.
Le commentaire du maître d'ouvrage, résumé en suivant, reprend le texte de la pièce B précitée (pages 171 et 172) sans y apporter d'élément supplémentaire.
Il précise qu'il « *s'est efforcé de présenter l'estimation la plus réaliste possible à ce stade de définition du projet* », et que « *afin de ne pas sous-estimer l'ensemble des effets d'emprise, temporaires ou définitifs, du projet, une enveloppe moyenne supplémentaire est ajoutée à l'emprise technique nécessaire au projet et à ses aménagements d'accompagnement* ».
Il apporte les éléments suivants : « *les emprises considérées à ce stade comprennent la section courante, les raccordements, les gares nouvelles, les aménagements annexes liés à l'exploitation ferroviaire, rétablissements routiers, ainsi que les mesures mises en place dans le cadre du projet : bassins, ouvrages hydrauliques, passages grande faune, protections acoustiques, aménagements paysagers, dépôts définitifs (surface d'environ 400 ha)* ». Les emprises « *correspondent pour les lignes nouvelles, hors zones de tunnels, aux entrées en terre + 25 m de part et d'autre, excepté dans les secteurs forestiers exposés au risque d'incendie (Sud Gironde, Landes) où une emprise de +35 m au-delà des entrées en terre a été retenue pour garantir le maintien des pistes de défense de la forêt contre les risques d'incendie (DFCI).*
Il précise que « l*es emprises prévisionnelles du projet … sont d'environ 4 804 ha soit un ratio d'environ 13,7 ha/km* » et que « *ce ratio apparaît cohérent en comparaison avec d'autres projets récents de lignes nouvelles (LGV Tours-Bordeaux, Bretagne – Pays de la Loire, Est Européenne) en cours de réalisation, pour lesquels les chiffres ci-dessous intègrent la prise en compte des demandes issues de la concertation finale et des demandes des Services de l'Etat. Ces chiffres sont de 15,6 ha/km pour Tours-Bordeaux, 12,6 ha/km pour Bretagne – Pays de la Loire, 12,1 ha/km pour la LGV Est Européenne* ». Il souligne que « *la LGV Tours-Bordeaux est …, à la différence du GPSO, fortement excédentaire en matériaux, conduisant à d'importantes superficies en zones de dépôt* ».
Il indique que « *les chiffres estimés pour les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax,*[sont] *cohérents avec les retours d'expérience récents de projets de LGV,* [et] *apparaissent pertinents à ce stade d'étude* » ; il rappelle que « *ces emprises seront précisées lors des études détaillées et donneront lieu aux enquêtes parcellaires* ».

Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage n'a pas répondu de façon précise à notre demande de quantification de la perte de production agricole. Il indique seulement quelles sont les surfaces prélevées pour chaque grand type de production. On constate que, si les terres labourables, la polyculture ou les parcours et prairies permanentes représentent un peu plus de 1000 ha des terres prélevées, les cultures à forte valeur ajoutée, (maraîchage, arboriculture,

viticulture, pépinières… auxquelles il faudrait ajouter les productions de semences), représentent plus de 180 ha.
Il apporte en complément, des éléments figurant au dossier, afin de justifier une consommation de terres agricole optimisée.

La commission d'enquête considère que la consommation des terres agricoles, bien qu'importante, est limitée aux besoins nécessaires.

T51Q2 Certains propriétaires agricoles, formulent dès à présent leur souhait d'être expropriés soit pour la totalité de leur exploitation, soit pour certaines parcelles de leur exploitation uniquement. Ce souhait est généralement motivé par une perte de rentabilité de l'exploitation ou par une désorganisation trop importante de l'exploitation (cas de demande d'expropriation de la totalité), par un accès aux parcelles rendu trop difficile ou par une taille résiduelle de certaines parcelles ne permettant pas une exploitation satisfaisante (cas de demande d'expropriation de certaines parcelles). Quand et comment le maître d'ouvrage entend-il prendre en compte ces demandes ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage rappelle que « *les conditions dans lesquelles un propriétaire ou un exploitant peut demander une emprise ou une éviction totale sont fixées par le Code de l'expropriation … notamment aux articles L.242-1 à L.242-4* ». Il détaille les différents cas de figure.
Il précise que « *ces demandes doivent être présentées par les propriétaires et exploitants, à la suite de la notification des offres de l'expropriant prévue à l'art L. 13-3. Ces offres d'acquisition interviendront sur la base des emprises définitives, qui seront calées à l'issue des études de détail et de la concertation locale prévues après la DUP* ».
Il indique qu'« *un soin particulier sera apporté pour ne pas créer de délaissés difficilement exploitables* » lors de la définition des emprises foncières et que, par ailleurs, « *les opérations d'aménagement foncier, qui pourront être décidées localement, permettront de supprimer ce qui apparaît aujourd'hui comme des délaissés, en les intégrant à des parcelles limitrophes restructurées* ».
Enfin, il souligne que « *des acquisitions sont également possibles dans le cadre du programme d'anticipation foncière : les propriétaires qui le souhaiteraient peuvent d'ores-et-déjà céder des surfaces agricoles situées dans les emprises prévisionnelles du projet ou à proximité, en les vendant à la SAFER afin d'alimenter le dispositif de stockage foncier compensateur mis en place par les partenaires du GPSO…* ».

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de la volonté du maître d'ouvrage de limiter la création de délaissés, ainsi que de la possibilité pour les propriétaires de céder dès maintenant à la SAFER, dans le cadre de l'anticipation foncière, certaines de leurs parcelles.

T51Q3 La demande de terres agricoles peut avoir un effet sur le prix du foncier agricole. Cet effet a-t-il été quantifié par le maître d'ouvrage, et quel est l'effet attendu des mesures proposées (anticipation foncière, aménagement foncier) ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage affirme que le renchérissement du prix du foncier sur le marché local peut « *être tempéré si un aménagement foncier est conduit selon le mode de l'inclusion de l'emprise* » et que « *la mise en place d'un stockage foncier en amont des acquisitions permet de répondre le moment venu aux demandes de surfaces de compensation* ». Il précise que « *la revente de ces surfaces par la SAFER intervient une fois que les propriétaires et exploitants ont été indemnisés pour le prélèvement d'emprise et* [que] *les éventuelles concurrences sont arbitrées par les instances de la SAFER en fonction des emprises effectivement subies* ». Il précise également que, « *dans le cadre du programme d'anticipation foncière, … un premier budget de 3 M€ a été mobilisé …* », que « *des conventions ont été signées en 2013 avec les SAFER Aquitaine-Atlantique et Garonne-Périgord* » et que « *129 ha sont d'ores-et-déjà stockés, pour l'essentiel en Lot-et-Garonne (57 ha) et en Tarn-et-Garonne (53 ha)* ». Enfin, il indique que « *à la différence des surfaces vendues à des fins d'urbanisation, l'acquisition de terres agricoles à destination d'un ouvrage public se fait sur la base des prix du foncier agricole, ce qui réduit d'autant le risque de surenchère sur les terres avoisinantes* ».

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

T51Q7 Les agriculteurs, qui souhaitent retrouver une situation équivalente à celle qui existait avant la réalisation du projet, en termes de surface, de qualité de sol, d'équipements et de cohérence de l'unité foncière, ont de forts doutes sur la possibilité d'y parvenir, notamment en raison de la rareté des terres disponibles sur le marché. Quelle réponse apporte le maître d'ouvrage sur ce thème ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage rapporte que « *sur les derniers grands projets ferroviaires, SNCF Réseau a systématiquement mis en place des partenariats avec les SAFER afin de constituer des stocks fonciers destiné à faciliter la restructuration des exploitations affectées par les emprises* » et que « *alors que* [l']*action foncière s'engageait autrefois après la DUP, pour les projets ferroviaires récents (par exemple Tours-Bordeaux, Bretagne-Pays de la Loire) les partenaires ont anticipé cette action dès la phase d'enquête publique, soit plusieurs années avant le début de la phase de réalisation. S'agissant par exemple de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, au moment du démarrage des travaux, le stock foncier couvrait largement les besoins en surface prélevée par la ligne. Intégré dans des aménagements fonciers portant sur près de 50 000 ha, il a permis une bonne restructuration des exploitations agricoles* ». Il

conclut que, dans le cadre du GPSO, « *cette action a été engagée dès l'année 2013 … le rythme d'acquisition par la SAFER devrait s'accélérer dans les prochaines étapes et au vu des décisions en matière d'aménagement foncier* ».

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

T51Q10 Les rétablissements de voirie et les aménagements paysagers qui les accompagnent sont de gros consommateurs de surfaces agricoles. Comment le porteur de projet peut-il limiter au maximum les surfaces consommées ? Des particuliers, des communes ainsi que des organismes représentatifs font des propositions ou des recommandations pour limiter ces impacts sur les terres agricoles. Comment le maître d'ouvrage entend-il prendre en compte ces propositions ? Comment seront traitées les portions de voies abandonnées, seront elles rendues à l'agriculture, et dans quel état ? Qui assurera l'entretien des espaces paysagers associés aux rétablissements de voirie ? Comment les riverains et les utilisateurs des voiries rétablies seront ils associés à la réflexion concernant leur positionnement et les aménagements afférents? Les surfaces prévues pour les aménagements paysagers sont-elles incluses dans le total des surfaces prélevées sur les terres agricoles (1240ha) ? Sinon, quelle est la surface de terres agricoles prévue pour ces aménagements ?

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant le rétablissement des voiries, le porteur de projet indique les objectifs recherchés : prise en compte des enjeux environnementaux, respect des contraintes géométriques et techniques (garantissant la sécurité des voiries rétablies), et validation avec les concessionnaires de voiries. Il précise que « *le nombre et le positionnement des rétablissements de voiries a fait l'objet d'une concertation qui se poursuivra tout au long de l'élaboration du projet, permettant de prendre en compte les propositions des parties prenantes et acteurs locaux* ».
Concernant le devenir des portions de voies abandonnées, il mentionne que ce point sera concerté et que ces voies « *pourront être restituées à l'agriculture, après un traitement approprié rendant leur exploitation efficace, ou utilisées pour une mise en dépôt de matériaux avec modelé paysager, ou d'autres utilisations en fonction des souhaits des acteurs concernés* ».
Concernant les aménagements paysagers, il indique que ces aménagements « *ont été proposés et échangés en concertation avec les gestionnaires de voiries et les collectivités locales* » et que « *leur entretien relèvera du gestionnaire de la voirie concernée, sur la base d'un accord conclu avec le maître d'ouvrage du projet ferroviaire* ».
Le maître d'ouvrage confirme que les surfaces prévues pour les aménagements paysagers sont bien incluses dans les 1 240 ha de terres agricoles prélevés par les projets ferroviaires, il précise que « *certains aménagements paysagers comme les modelés seront en grande partie restitués à l'agriculture* » et rapporte que « *dans le cas d'aménagements fonciers, l'expérience montre que la rationalisation de la structure foncière et des*

dessertes permet souvent de remettre à l'agriculture des surfaces non négligeables correspondant à l'assiette foncière de chemins devenus inutiles ».

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des réponses apportées qui répondent à ses interrogations.

Appréciation de la commission d'enquête sur la consommation des terres agricoles

La question de la consommation des terres agricoles est un sujet majeur, aux yeux des personnes qui se sont manifestées (tous modes confondus) durant l'enquête publique.
Les terres agricoles consommées par le projet sont pour la plupart des terres à forte qualité agronomique, se situant en zone alluviales de vallée, ou en zone de première terrasse. Le projet contribuera à accroitre, de façon irréversible, l'artificialisations des sols agricoles.

Comme indiqué plus haut (question T51Q1), le maître d'ouvrage n'a pas répondu de façon précise à notre demande de quantification de la perte de production agricole, il n'a pas non plus porté de commentaire sur l'inquiétude des contributeurs qui s'interrogent sur les effets du projet envers la sécurité alimentaire de la France.
La commission d'enquête a pris acte du fait que, dans le domaine de l'agriculture, le maître d'ouvrage :
-a engagé la démarche d'évitement très en amont et que les enjeux forts ont été dans la mesure du possible évités,
-a limité les emprises du projet au strict nécessaire pour l'exploitation de la ligne nouvelle,
-a cherché à limiter la consommation d'espace en restituant à l'agriculture autant que faire se peut les zones de dépôt, en limitant la création de délaissés, en cherchant à implanter les zones de dépôt définitifs préférentiellement dans les délaissés,
-précise que certains aménagements paysagers pourront être rendus à l'agriculture,
-indique que les portions de voies abandonnées pourront être rendues à l'agriculture ou utilisées pour mise en dépôt de matériaux,
-apporte des éléments permettant de se faire un avis sur le niveau de précision des prévisions d'emprises du projet, qui apparaissent fiables et honnêtes.

La commission d'enquête considère que le projet est optimisé afin que la consommation de terres agricoles soit limitée au strict nécessaire. Toutefois, pour une bonne appréciation des effets du projet sur l'économie agricole, le maître d'ouvrage devra chiffrer le manque à gagner pour la production agricole locale.

35132 Aménagement foncier, anticipation foncière

T51Q8 Quel est l'état d'avancement des constitutions de réserves foncières, notamment en Tarn-et-Garonne ?

Réponse du maître d'ouvrage
Le maître d'ouvrage a déjà répondu partiellement en traitant la question T51Q3. Il précise néanmoins que « *129 ha sont d'ores et déjà stockés* [par les SAFER] *(à la date du 15 janvier 2015) pour un montant d'un peu plus de 1 M€, pour l'essentiel en Lot-et-Garonne (57 ha) et en Tarn-et-Garonne (53 ha)* » et que « *plusieurs négociations sont actuellement conduites par les SAFER, de sorte que ce stock devrait s'étoffer au cours des prochains mois* ».

D'autre part, dans sa réponse à la question T51Q4 (voir ci-après § 35136 « indemnisation »), le maître d'ouvrage apporte des informations sur le calendrier prévisionnel et l'état d'avancement de la constitution des commissions communales (CCAF) ou intercommunales d'aménagement foncier (CIAF).

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

Appréciation de la commission d'enquête sur l'aménagement foncier et l'anticipation foncière

Les opérations d'aménagement foncier et les actions d'anticipation foncière sont présentées par le maître d'ouvrage comme permettant de limiter certains effets négatifs du projet (consommation des terres agricoles, déstructuration des exploitations agricoles, effet de coupure, pression sur le prix du foncier, importance des délaissés…). Les chambres d'agriculture ont identifié 140 exploitations agricoles (y compris viticoles) pour lesquelles une opération d'aménagement foncier apparait souhaitable pour réduire les effets du projet.

La commission d'enquête a pris acte du fait que :
-les différentes modalités (avec ou sans inclusion d'emprise) de l'aménagement foncier ainsi que les procédures sont bien décrites et en détail dans le dossier d'enquête,
-le maître d'ouvrage a entrepris, avec les SAFER, la constitution d'une réserve foncière (avec un premier budget de 3M€) très en amont de la phase de réalisation du projet (2013), et qu'à ce jour, un stock de 129 ha pour un montant d'environ 1M€ est constituée,
-la réserve foncière devrait à la fois faciliter les opérations d'aménagement foncier et limiter le renchérissement du prix du foncier sur le marché local,
-les propriétaires qui le souhaiteraient peuvent d'ores-et-déjà céder des surfaces agricoles situées dans les emprises prévisionnelles du projet ou à proximité, en les vendant à la SAFER afin d'alimenter le dispositif de stockage foncier compensateur,

-le maître d'ouvrage apportera son expertise et sa contribution pour limiter les effets environnementaux liés aux opérations d'aménagement foncier,
-le maître d'ouvrage prendra à sa charge le coût des aménagements fonciers et des travaux connexes.

La commission d'enquête considère que le public a été bien informé sur les sujets de l'aménagement foncier et de l'anticipation foncière. Il considère également que les mesures envisagées devraient avoir l'effet attendu en matière de restructuration des exploitations, limitation de la perte du foncier pour les propriétaires et /ou exploitants, et limitation de l'enchérissement du prix du foncier.

35133 Réseaux d'irrigation et de drainage

T51Q5 Compte tenu du nombre important de questions relatives aux réseaux d'irrigation et de drainage, qui traduit une inquiétude réelle de la part des exploitants, le maître d'ouvrage devra préciser comment il entend prendre en compte leurs demandes, et notamment préciser son engagement à assurer, en amont de la phase « travaux », la réorganisation des réseaux d'irrigation et de drainage, afin que leur fonctionnement ne soit jamais interrompu.

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage indique qu'il lui incombe de « *mettre en place les conditions permettant d'assurer la réorganisation de ces réseaux avant le lancement des travaux de l'infrastructure* ».
Il en décrit la chronologie : « *avant de réaliser les travaux de terrassement du projet ferroviaire, deux étapes préparatoires sont prévues : l'acquisition du foncier et les dévoiements de réseaux. C'est au cours de cette phase que seront déviés et rétablis tous les réseaux impactés par l'infrastructure ferroviaire afin de pouvoir ensuite réaliser les terrassements* ».
Il reproduit les éléments du dossier d'enquête qui stipule que « *les réseaux de drainage et d'irrigation interceptés par les projets seront rétablis avant le début du chantier. À cette fin, les fossés ou collecteurs nécessaires au bon écoulement des eaux provenant des drainages seront réalisés. Il en sera de même en ce qui concerne les canalisations d'irrigation* », qui précise également que « *les projets de rétablissement de ces réseaux feront l'objet d'une concertation puis seront soumis, pour avis technique, aux propriétaires et exploitants concernés avant réalisation par des entreprises spécialisées et justifiant d'une assurance couvrant la garantie décennale. A la fin des travaux, des quitus de réparation seront établis conjointement par le maître d'ouvrage, l'entreprise et le propriétaire et/ou l'exploitant du réseau. Un plan de récolement du réseau sera remis à cette occasion* », que « *la perte des équipements de drainage ou d'irrigation situés dans les emprises des projets sera indemnisée par le maître d'ouvrage dans les conditions prévues par le code de l'expropriation et les protocoles prévus avec les organisations professionnelles* », et que « *dans l'impossibilité de rétablir l'alimentation en eau*

par substitution ou dans le cas de sa réduction (rabattement au niveau des nappes puisées, réduction de la surface irrigable), une étude sera réalisée afin d'apprécier le préjudice subi et de fixer la nature de sa réparation ».

Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage n'apporte pas d'élément nouveau par rapport au dossier d'enquête. La commission d'enquête considère que ces éléments permettent de garantir que les réseaux seront correctement rétablis sans générer d'interruption dans leur fonctionnement.

T51Q9 De nombreux agriculteurs considèrent que le projet constituera une barrière pour l'écoulement des eaux de ruissellement avec des risques de stagnation d'eau aux abords des remblais, ce qui sera préjudiciable aux cultures. Beaucoup font référence à leur expérience suite à la construction de l'autoroute A62. Quelle réponse apporte le maître d'ouvrage ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage affirme qu'il « *veillera à ce que tel ne soit pas le cas* ».
Il indique qu' « *il est prévu le long de la plateforme ferroviaire la réalisation d'un réseau de drainage assurant la collecte et l'évacuation des eaux de ruissellement de la plate-forme, des talus et bassins versants interceptés. Celui-ci pourra être associé à des dispositifs de protection des eaux avant rejet* ». Il précise que « *de manière générale, lorsque la ligne est en déblai, un drainage est mis en place des deux côtés. Lorsque la ligne est en remblai, un drainage est mis en place du côté amont de la ligne et éventuellement côté aval dans le cas où il est nécessaire de prolonger le drainage d'un déblai vers l'exutoire. Il n'y aura donc pas de stagnation d'eau aux abords des remblais* ».
Le maître d'ouvrage précise également que, « *dans le cadre du suivi réalisé lors des bilans intermédiaires et définitifs, des mesures correctives seront mises [en place] en cas d'inefficacité du système de drainage* » et il rappelle que « *le projet prévoit la réalisation de nombreux ouvrages hydrauliques permettant d'assurer la transparence hydraulique de l'infrastructure et que l'ensemble de ce dispositif sera soumis à une enquête publique au titre de la loi sur l'eau* ».

Appréciation de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des engagements du maître d'ouvrage. Elle considère toutefois que le risque de stagnation d'eau aux abords des ouvrages n'est pas exclu et que le porteur de projet devra apporter une attention particulière à ce phénomène, de manière préventive, lors des études et lors de la réalisation.

Appréciation de la commission d'enquête sur les réseaux d'irrigation et de drainage

Les réseaux d'irrigation et les réseaux de drainage qui équipent les exploitations agricoles, qu'ils soient aériens ou souterrains, s'ils sont interceptés par le projet, nécessitent d'être rétablis sans délai afin que leur fonctionnement ne soit jamais interrompu. De même, le projet ne devra pas constituer une barrière pour la circulation des eaux.

La commission d'enquête a pris acte des engagements du maître d'ouvrage qui indique :

-qu'il rétablira les réseaux avant le lancement des travaux ;
-que les projets de rétablissement des réseaux feront l'objet d'une concertation puis seront soumis pour avis technique aux propriétaires et exploitants concernés ;
-que la réalisation sera effectuée par des entreprises spécialisées justifiant d'une assurance couvrant la garantie décennale ;
-que la perte des équipements situés dans les emprises du projet sera indemnisée ;
-qu'en cas d'impossibilité de rétablir l'alimentation en eau par substitution ou dans le cas de sa réduction, le préjudice subi sera indemnisée après étude ;
-qu'il veillera à ce que l'ouvrage ne constitue pas une barrière générant des accumulations d'eau en bordure de l'ouvrage ;
-que des mesures correctives seront mises en place, en cas d'inefficacité du système de drainage, lors des bilans intermédiaires et définitifs.

La commission d'enquête considère que les mesures nécessaires pour assurer le rétablissement des réseaux et éviter l'interruption de leur fonctionnement, ont été convenablement prévues. Elle rappelle (voir question T51Q9 ci-dessus) que le maître d'ouvrage devra veiller à ce que des accumulations d'eau ne se forment pas aux abords de l'infrastructure en période pluvieuse ou lors du retrait des eaux après inondation.

35134 Rétablissement des chemins agricoles et désenclavement des parcelles

T51Q6 Compte tenu du nombre important de questions relatives au rétablissement des chemins agricoles et au désenclavement des parcelles, qui traduit une inquiétude réelle de la part des exploitants, le maître d'ouvrage devra préciser comment seront prises en compte leurs demandes, en portant une attention particulière pour les cas où l'exploitation est « coupée en deux » par le projet.

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage n'apporte aucun élément nouveau. Il ne répond pas à l'inquiétude de certains agriculteurs de zones périurbaines qui indiquent

qu'il n'est pas souhaitable de mélanger les flux d'engins agricoles avec les flux d'autres véhicules, lorsque certaines voies privées sont rétablies en utilisant des voies publiques.
Il reprend les termes du dossier qui mentionne que :

« Le rétablissement de l'ensemble des cheminements quotidiens nécessaires au fonctionnement des exploitations (…) est assuré par rétablissement sur place (…) ou par le rabattement sur d'autres voiries, en concertation avec les acteurs locaux » ;
« (…) Les échanges avec les chambres d'agriculture et avec les propriétaires et exploitants agricoles ont permis de définir les besoins exprimés de passages agricoles de part et d'autre de l'infrastructure » ;
« (…) Compte tenu de l'évolution possible de la structure des exploitations dans les années à venir, de la réalisation effective ou non d'aménagements fonciers permettant une redistribution du foncier pour réduire l'effet de coupure, l'emplacement exact des rétablissements sera étudié à un stade plus avancé des projets » ;
« Ces ouvrages seront dimensionnés afin de permettre le passage des engins d'exploitation et/ou du bétail … » ;
« Le rétablissement de la voirie (routes départementales et nationales, voies communales, chemins ruraux, etc.) qui participe actuellement au fonctionnement des exploitations concernées par le projet contribuera également à la réduction de l'effet sur les déplacements agricoles » ;
« Les allongements de parcours qui demeureraient malgré la réalisation d'ouvrages de rétablissement et d'opérations d'aménagement foncier, feront l'objet d'une indemnisation basée sur les protocoles établis avec les organisations professionnelles agricoles et sylvicoles ».

Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage reprend les termes du dossier d'enquête et n'apporte pas d'élément nouveau.

Appréciation de la commission d'enquête sur le rétablissement des chemins agricoles et le désenclavement des parcelles

Les chemins agricoles sont un élément majeur dans le fonctionnement de l'exploitation agricole. Non seulement ils doivent permettre d'accéder aux différentes parcelles avec un maximum de fluidité et en un minimum de temps, mais leur capacité doit pouvoir accepter des charges lourdes et des gabarits importants.
La commission d'enquête a pris acte des engagements du maître d'ouvrage en matière de rétablissement de chemins agricoles qui indique :

-que des aménagements provisoires permettront de maintenir l'accès aux parcelles durant la phase de travaux.
-que le rétablissement est assuré par rétablissement sur place ou par le rabattement sur d'autres voiries, en concertation avec les acteurs locaux,

-que les ouvrages seront dimensionnés pour permettre le passage des engins agricoles,
-que l'emplacement exact des rétablissements sera défini ultérieurement pour tenir compte de l'évolution de l'exploitation,
-que les allongements de parcours feront l'objet d'une indemnisation.

La commission d'enquête considère que les mesures nécessaires au maintien ou au rétablissement des cheminements agricoles pendant la phase de travaux et durant la phase d'exploitation sont correctement traitées.

Elle considère toutefois que le maître d'ouvrage devra, en concertation avec les acteurs concernés, examiner et prendre en considération la demande de certains agriculteurs qui ne souhaitent pas que les cheminements agricoles privés soient rétablis en utilisant (même partiellement) les voies publiques. Ce type de rétablissements qui fait cohabiter les flux d'engins agricoles avec les flux de véhicules routiers est considéré comme générateur de risque et comme pouvant entraver la circulation des engins agricoles.
Le maître d'ouvrage devra également s'assurer, en concertation avec les usagers, que la fréquence et l'emplacement des rétablissements, correspondent aux besoins.

35135 Devenir des délaissés et des parcelles devenues difficilement exploitables. Restitution des occupations temporaires

T51Q12 Comment le porteur de projet entend-il traiter les parcelles résiduelles de forme ou de contenance ne permettant pas une exploitation dans des conditions satisfaisantes pour les agriculteurs ? Si ces parcelles ne sont pas rendues à l'agriculture, quelle sera leur destination, qui en assurera l'entretien ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage rappelle que « *les conditions dans lesquelles un propriétaire ou un exploitant peut demander une emprise ou une éviction totale si une emprise partielle empêche l'exploitation agricole du reste dans des conditions normales* » ont été abordées dans la réponse à la question T51Q2.
Il indique que « *cette question devra être traitée en tenant compte des opérations d'aménagement foncier, dont un objectif est de parvenir à une redistribution des terres : ce qui apparaît aujourd'hui comme un délaissé difficilement exploitable - en raison de sa géométrie ou de ses conditions d'accès - pourra être intégré à des parcelles limitrophes restructurées* ».
Il précise qu' « *en l'absence d'aménagement foncier ou si cet aménagement n'a pas pu restructurer ces délaissés, des indemnisations seront versées au propriétaire et à l'exploitant en application des protocoles établis avec l'administration des Domaines et les organisations professionnelles agricoles…* », et qu' « *en dernière extrémité, si certains délaissés ne pouvaient pas être restitués à l'agriculture, il pourrait être envisagé leur plantation (…)* ».

Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage a affirmé par ailleurs (voir réponse à la question T51Q2 ci-dessus) qu'un soin particulier sera apporté lors de la définition des emprises foncières, pour ne pas créer de délaissés difficilement exploitables. La commission d'enquête considère comme le maître d'ouvrage que la question des délaissés ne pourra être traitée efficacement qu'en tenant compte des opérations d'aménagement foncier.

La commission d'enquête considère que la réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante.

T51Q13 Nombre d'agriculteurs doutent que les terres agricoles restituées après occupation temporaire soient rendues avec les mêmes qualités agronomiques que celles d'origine (notamment la structure du sol). Plusieurs intervenants font référence à des expériences décevantes avec l'autoroute A62. Quels sont les engagements du maître d'ouvrage pour garantir le bon état agronomique de ces terres lors de leur restitution ? De même, concernant les zones d'aménagements paysagers qui pourraient être rendues à l'agriculture, beaucoup considèrent que cette option est utopique, notamment en raison de la forme, du relief et de la qualité des sols de ces parcelles. Quelle est la réponse du porteur de projet ?

Réponse du maître d'ouvrage

Après avoir énuméré les situations dans lesquelles une occupation temporaire est nécessaire (dépôts temporaires ou définitifs de matériaux, pistes de chantiers situées en dehors des futures emprises, installations de chantier), le maître d'ouvrage affirme que « *les conditions de restitution de terres à des fins agricoles sont maintenant mieux définies que pour des aménagements déjà anciens (la mise en service de l'A62 remontant par ex à plus de 30 ans)* » et que « *SNCF Réseau dispose d'une importante expérience en la matière, basée sur la restitution récente de centaines d'hectares à l'agriculture, après chantier [et qu']il en est de même pour la profession agricole* ».
Il précise que « *les protocoles d'accord signés ces dernières années en matière d'occupation temporaire comportent (…) des annexes techniques décrivant les conditions à remplir, portant sur :*
1) Le contenu des états des lieux avant travaux (lever topographique, reconnaissance pédologique avec analyse d'échantillons prélevés dans les principaux horizons, analyse des écoulements hydrauliques, etc.)
2) Le contenu du projet de réaménagement (plan final avec la topographie de surface, le dispositif d'assainissement, les épaisseurs de recouvrement et la nature des matériaux, etc.).

3) La chronologie des travaux :
-Décapage en plusieurs couches, en fonction des conclusions de l'étude agro pédologique, et au moyen d'engins à chenilles,

-Stockage de la terre en cordons, modelés et légèrement compactés en surface pour éviter la pénétration de l'eau,
-Sous-solage des différentes couches de remblai (écoulement hydraulique),
-Nivellement de la couche finale du soubassement,
-Remise en place de la terre végétale, en terrain ressuyé et régalage par des engins à chenille, etc.

4) La réception de l'aménagement, avec le contrôle :
-du niveau topographique,
-de la nature agro-pédologique et chimique du sol agricole restitué, etc. ».

Il indique :
-Qu'« *il est prévu de retenir des dispositions analogues pour les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax* » ;
-Que « *cette remise en état qui s'imposera au maître d'ouvrage en fin d'occupation, devra souvent être complétée de travaux agricoles, pour reconstituer la structure du sol, sa fertilité et son activité biologique* » ;
-Que « *les indemnités déterminées dans les protocoles sont calculées pour couvrir lesdits travaux de reconstitution et les moindres rendements obtenus durant les années suivant la remise en culture* » ;
-Que « *les experts et les laboratoires spécialisés seront choisis d'un commun accord entre les organisations professionnelles agricoles et le maître d'ouvrage et rémunérés par ce dernier* ».

Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage ne répond pas à la préoccupation de certains agriculteurs qui considèrent que les zones d'aménagements paysagers pourront difficilement être rendues à l'agriculture, notamment en raison de la forme ou du relief de ces parcelles. La commission d'enquête considère que, comme pour les délaissés (voir question T51Q12, ci-dessus), cet aspect ne pourra être traité efficacement qu'en tenant compte des opérations d'aménagement foncier. Elle considère également, que toute possibilité qui se présentera de rendre des terres à l'agriculture dans des conditions satisfaisantes, doit être examinée favorablement.
Concernant l'état des terres restituées après occupation temporaire, la commission d'enquête considère que les réponses du maître d'ouvrage permettent de garantir une qualité agronomique satisfaisante des sols rendus à l'agriculture.

Appréciation de la commission d'enquête sur le devenir des délaissés et des parcelles devenues difficilement exploitables et sur la restitution des occupations temporaires

Les délaissés, de formes irrégulières et/ou de contenance limitée ne peuvent pas être mis en culture de façon économiquement satisfaisante. Dans leur ensemble, les agriculteurs ne souhaitent pas exploiter ce type de parcelles. D'autre part, les agriculteurs ont des doutes sur la qualité agronomique des

parcelles qui seront rendues à l'agriculture après occupation temporaire, ou après aménagement paysager.

La commission d'enquête a pris acte des engagements du maître d'ouvrage en matière de traitement des délaissés et de restitution des parcelles après occupation temporaire ou après aménagement paysager :

1) Les délaissés :

-un soin particulier sera apporté au moment de la définition des emprises foncières, pour éviter la création de délaissés, et l'aménagement foncier participera à l'intégration de ces délaissés dans des parcelles limitrophes restructurées,
-le propriétaire ou l'exploitant peut demander une emprise ou une éviction totale si les conditions fixées par le Code de l'expropriation (articles L.242-1 à L.242-4) sont respectées,
-des indemnisations seront versées au propriétaire et à l'exploitant, si des délaissés devaient subsister,

2) Les restitutions :

-un état des lieux sera établi avant occupation temporaire,
-les travaux de remise en état agronomique sont prévus dans un protocole préalablement établi, (les exemples fournis sont cohérents, complets, et décrivent les travaux et leur chronologie de façon détaillée),
-des indemnités seront fixées pour couvrir d'une part le coût des travaux agricoles destinés à restituer au sol sa structure, sa fertilité et son activité biologique, et compenser les moindres rendements obtenus durant les années suivantes d'autre part.

La commission d'enquête considère que les engagements pris par le porteur de projet prennent en compte les questionnements du public et assurent la meilleure gestion possible des délaissés et des restitutions de terres. Les opérations d'aménagement foncier devraient contribuer favorablement à la limitation du nombre des délaissés difficilement exploitables.

35136 Indemnisation

T51Q4 L'incertitude de calendrier qui concerne la réalisation des différentes phases du projet (enquête parcellaire, date des acquisitions, parcellaire concerné par les acquisitions, éventualité et date d'un aménagement foncier…), pose un réel problème aux agriculteurs qui veulent se projeter dans l'avenir et entreprendre des investissements ou des aménagements structurels, fonctionnels ou organisationnels. Quelles sont les propositions du porteur de projet pour accompagner ces difficultés ?

Réponse du maître d'ouvrage

La réponse du maître d'ouvrage est reproduite ci-après, *in extenso* :

« *Le dossier d'enquête d'utilité publique ne peut pas comprendre une identification précise de l'impact du projet à l'échelle de chaque exploitation agricole au stade actuel de définition du projet. Même si la large concertation a déjà conduit à une stabilisation du tracé pour l'essentiel, le calage final peut encore faire l'objet d'ajustements au sein de la bande de 500 m lors des étapes ultérieures.*
La possibilité de réaliser des opérations d'aménagement foncier (dont la décision sur l'opportunité relève des acteurs locaux en application du code rural) est en cours d'étude dans les départements concernés. Les Conseils Généraux ont désigné ou désigneront prochainement, après avis des Commissions Départementales d'Aménagement Foncier (CDAF) les communes dans lesquelles il y a lieu de constituer des commissions communales (CCAF) ou intercommunales d'aménagement foncier (CIAF).
Ces commissions se prononcent actuellement sur l'opportunité de procéder à un aménagement foncier (Landes : janvier 2015 ; Gironde : avril 2015, etc.).
Dans l'affirmative, des études d'aménagement seront alors conduites par les Conseils Généraux et financées par le maître d'ouvrage des lignes nouvelles du GPSO (selon les dispositions de la DUP). Elles permettront aux CCAF ou CIAF d'établir leurs propositions d'aménagement (périmètre, prescriptions environnementales applicables au futur plan parcellaire et aux travaux connexes, option d'inclure ou d'exclure l'emprise de l'ouvrage linéaire du périmètre à aménager). Comme fixé par le code rural, la procédure d'aménagement foncier se déroulera en cohérence avec le calendrier de réalisation des lignes nouvelles du GPSO : à chaque étape de décision des CCAF ou CIAF correspondra un niveau de définition croissant des emprises du projet ferroviaire.
Le calendrier de ces étapes ne pourra être établi qu'en fonction des décisions prises pour la suite du projet. Le retour d'expérience des autres projets récents montre qu'une étroite concertation avec les Conseils Généraux, assurant le pilotage des études d'aménagement foncier, les organismes professionnels, avec lesquels des conventions-cadres pourront être passées permettant de fixer les conditions d'examen de situations individuelles, ou les contacts directs avec les exploitations concernées, permettent d'assurer une bonne information tout au long du processus et de préparer au mieux les orientations à définir au niveau de chaque exploitation.
Le maître d'ouvrage poursuivra son action dans ce domaine, avec des correspondants désignés par territoires.
Il convient de noter également que le déroulement de ces étapes de conception et de procédures administratives, menées en application de la règlementation, n'empêche pas pour autant les actes de gestion habituels de la part des propriétaires ou exploitants ».

Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage n'a pas la possibilité d'établir un calendrier prévisionnel qui ne dépend pas que de lui, suffisamment précis pour répondre aux questionnements des agriculteurs qui veulent se projeter. Il précise que les actes habituels de gestion peuvent être poursuivis. La commission d'enquête

prend acte et constate que cette problématique qui concerne de nombreux propriétaires ou exploitants, ne trouve pas de solution satisfaisante.

T51Q11 De nombreux agriculteurs, plus de 50, demandent à être indemnisés de la perte de foncier à un prix sensiblement supérieur à celui du foncier dans les échanges de gré à gré entre agriculteurs. Selon quels critères sera évalué le foncier agricole pour indemnisation?

Réponse du maître d'ouvrage

La réponse du maître d'ouvrage est reproduite ci-après, in extenso :
« *D'une manière générale, les règles relatives à l'indemnisation des expropriés sont régies par le Code de l'expropriation, qui prévoit l'indemnisation en fonction des usages des biens antérieurement au projet.*
Comme c'est la règle en matière d'ouvrages publics, les propriétaires recevront une indemnité de dépossession essentiellement constituée d'une indemnité principale, qui correspond à la valeur de la terre, déterminée par France Domaine sur la base des données du marché foncier local. Cette indemnité comprend également les équipements incorporés à la parcelle tels que plantations, clôtures, puits, etc.
A cette indemnité s'ajoute l'indemnité de remploi, calculée sur la base de l'indemnité principale et qui permet de compenser les frais relatifs à l'acquisition d'un bien de remplacement ainsi que les indemnités accessoires comme le prévoit le code de l'expropriation (art. L.321-3).
Si le propriétaire est aussi exploitant, il perçoit également une indemnité d'éviction prévue à ce titre.
Si des parcelles à usage agricole remplissent les conditions de desserte et de constructibilité fixées par le législateur (Art. L. 322-3 - C. expro.), elles peuvent alors bénéficier de la qualification de terrain à bâtir et être évaluées en conséquence.
Par ailleurs, dans certains secteurs, l'administration peut considérer que des terrains agricoles bénéficient d'une « situation privilégiée » (présence de réseaux, proximité des constructions et équipements, etc.) leur conférant une plus-value par rapport au prix d'une terre à vocation agricole, dépourvue de spécificités particulières et les évaluer en conséquence ».

Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage se réfère au code de l'expropriation et apporte une réponse claire qui inclut quelques cas particuliers. La commission d'enquête en prend acte.

T51Q14 Comment le maître d'ouvrage entend-il gérer les pertes éventuelles de droits à paiement unique (DPU) ? Nombre d'agriculteurs demandent à être indemnisés si certains droits devaient être réduits ou perdus du fait notamment de la diminution de la surface agricole de l'exploitation. Quelle est la position du porteur de projet sur ce point ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage n'apporte aucun élément nouveau. Il reprend les termes du dossier d'enquête (pièce F3.3/p.115). On pourra également se reporter à la synthèse des éléments du dossier qui figure au paragraphe 35126 du présent rapport.
Le maître d'ouvrage précise dans sa réponse (comme dans le dossier d'enquête) qu'« *avec l'appui des organisations professionnelles agricoles et des services de l'État chargés du suivi des droits en question, une attention particulière sera portée à ces situations de transferts de foncier et/ou de DPU* ».

Appréciation de la commission d'enquête

Aucune précision supplémentaire n'est apportée sur ce point par rapport au contenu du dossier d'enquête.

T51Q17 Quelles sont les mesures prévues pour les agriculteurs qui seront privés d'une partie de leur capacité de production (perte de SAU, perte de contrats de production…) et d'une partie de leurs revenus du fait du projet et dont les investissements antérieurs génèreraient des charges fixes non compatibles avec les nouveaux revenus de l'exploitation ?

Réponse du maître d'ouvrage

La réponse du maître d'ouvrage est reproduite ci-après, in extenso :
« L*es cas évoqués ci-dessus trouvent leur réponse dans le cadre indemnitaire fixé par le Code de l'expropriation qui prévoit dans son article L.321-1 que «les indemnités allouées doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation ».*
Dans cette logique, l'indemnité fixée par France Domaine pour indemniser la perte d'exploitation est calculée à partir de la marge brute de l'exploitation, c'est-à-dire sans déduction des charges fixes. C'est également le cas d'un ratio de certaines charges proportionnelles qui ne disparaissent pas complètement avec la perte de surface (entretien du matériel, etc.).
L'étude d'impact (F 3.3 § 5.2.2.4 Les effets indirects sur l'activité agricole et les mesures associées) cite quelques contrats ou engagements susceptibles d'être impactés par la diminution de surface : certification biologique, mesures agroenvironnementales (MAE), primes herbagères agro-environnementales (PHAE), etc.
Dans les protocoles élaborés avec les organisations professionnelles, ces listes sont généralement plus étoffées. A défaut de pouvoir être exhaustif, des principes d'indemnisation y sont fixés et le chiffrage de chaque cas particulier est renvoyé si nécessaire vers des études technico-économiques individuelles, à financer par le maître d'ouvrage.
Enfin, « lorsqu'il est impossible, en poursuivant l'exploitation, de couvrir normalement les charges non réductibles subsistant après l'expropriation » (art. R. 352-2 du Code rural) l'exploitant peut demander l'éviction totale.
Ces situations devront être analysées le moment venu, en lien avec les aménagements fonciers et les stockages fonciers qui auront été mis en place dans les communes concernées ».

Appréciation de la commission d'enquête :

La réponse du maître d'ouvrage répond à la préoccupation des agriculteurs qui craignent que leurs charges, fixes ou variables, ne soient plus en adéquation avec leurs revenus, du fait d'une diminution de leur SAU ou de leur capacité de production.
La perte des contrats de production est traitée de façon satisfaisante, mais les cas des producteurs de semences ou « portes graines » qui se sont manifestés durant l'enquête publique, sont insuffisamment pris en compte et devront être examinés, au cas par cas, par le porteur de projet.

T51Q19 Quelle réponse le porteur de projet compte-t-il donner à la chambre d'agriculture du Lot-et-Garonne qui demande la création d'un fond de compensation agricole tel que prévu par la Loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt (LAAAF), votée le 11 septembre 2014 ?

Réponse du maître d'ouvrage

La réponse du maître d'ouvrage est reproduite ci-après, *in extenso* :
« SNCF Réseau appliquera la règlementation en vigueur selon les modalités qui seront fixées par le décret d'application annoncé à l'article 28 de la LAAAF - codifié à l'article L. 112-1-3 du Code rural- et qui doit entrer en vigueur au plus tard le 1er janvier 2016 :
« Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole font l'objet d'une étude préalable comprenant au minimum une description du projet, une analyse de l'état initial de l'économie agricole du territoire concerné, l'étude des effets du projet sur celle-ci, les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire.
L'étude préalable et les mesures de compensation sont prises en charge par le maître d'ouvrage. Un décret détermine les modalités d'application du présent article, en précisant, notamment, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui doivent faire l'objet d'une étude préalable. »
L'aménagement foncier constitue d'ores-et-déjà une mesure qui contribue à consolider l'économie agricole des territoires traversés. »

La commission d'enquête prend acte que le maître d'ouvrage appliquera la réglementation en vigueur.

Appréciation de la commission d'enquête sur les indemnisations

Les propriétaires ou exploitants concernés par le projet pointent les différents postes de préjudices et souhaitent savoir comment ils seront dédommagés.

Le porteur de projet indique que l'identification précise des impacts au niveau de chaque exploitation ne pourra se faire qu'ultérieurement, lorsque

le calage final du tracé sera réalisé. Il précise que le Code de l'expropriation prévoit que l'indemnisation est fonction des usages des biens antérieurement au projet.
Il prend les engagements suivants :
-des négociations, basées sur l'estimation de France Domaine seront engagées avec les propriétaires en vue de l'acquisition des biens,
-l'indemnité pour indemniser la perte d'exploitation sera calculée à partir de la marge brute de l'exploitation,
-des protocoles seront élaborés avec les organisations professionnelles, afin de fixer un cadre homogène pour l'indemnisation des préjudices économiques,
-une indemnité de réemploi s'ajoutera à l'indemnité d'acquisition,
-les exploitants percevront une indemnité pour perte d'exploitation,
-d'autres préjudices subis par les exploitants, tels rallongements de parcours, rupture d'unité d'exploitation, seront indemnisés,
-des études technico-économiques pourront être financées, portant sur l'adaptation des exploitations qui subiraient un impact très fort ou très spécifique,
-respecter les dispositions de l'article R.352-2 du code rural, pour les exploitations qui seraient gravement déséquilibrées ou qui auraient disparu,
-les occupations temporaires feront l'objet d'indemnisation pour les propriétaires et pour les exploitants,
-les pertes éventuelles de droits à paiement uniques feront l'objet d'une indemnisation,
-les pertes liées à certains contrats qui pourraient être impactés par la diminution de surface, seront indemnisées selon des protocoles qui seront établis avec les organisations professionnelles.

La commission d'enquête considère que les engagements pris par le porteur de projet prennent en compte l'ensemble des postes de préjudices subis par les propriétaires ou les exploitants agricoles et que les mesures proposées sont satisfaisantes. Toutefois, elle constate que le maître d'ouvrage n'a pas la capacité d'apporter une réponse aux questionnements des agriculteurs qui veulent se projeter et manquent de visibilité pour leurs investissements et l'organisation de leur entreprise. Le maître d'ouvrage précise que les actes habituels de gestion peuvent être poursuivis, mais ne propose pas de compensation pour le préjudice éventuel.

35137 Impacts propres à certains types d'exploitation

T51Q15 Les agriculteurs pratiquant la culture biologique et les producteurs de fruits ou légumes s'interrogent sur les risques de pollution de leur production en phase d'exploitation (produits phytosanitaires). Comment le porteur de projet prend-il en compte ces risques et quelles garanties peut-il apporter ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage reprend les éléments du dossier d'enquête et rappelle qu' « *en matière de désherbage par les phytosanitaires, sont utilisés exclusivement des produits homologués par le Ministère de l'Agriculture* » ; que ces produits « *sont exempts de classement toxicologique et ne sont pas classés nocifs pour la santé humaine* » ; que « *les ministères en charge de l'agriculture et de l'écologie ont signé un accord-cadre avec SNCF (alors gestionnaire d'infrastructure délégué) et RFF en 2007, renouvelé en juin 2013, afin de réduire l'utilisation des herbicides dans les emprises ferroviaires* » ; et que « *les quantités répandues … ont ainsi été divisées par 2 sur les 15 dernières années* ».
Il indique que « *dans le cadre des suivis des mesures réalisés entre 5 à 10 ans après la mise en service (cf. chapitre 9 de l'étude d'impact), des suivis permettront de vérifier si le projet GPSO a des incidences sur les cultures* » et que « *les protocoles relatifs aux dommages de travaux publics fixeront les dispositifs à mettre en œuvre en cas d'impact accidentel sur ces cultures spécialisées (modalités d'expertise, détermination des pertes économiques, etc.)* ».

Appréciation de la commission d'enquête :

La réponse du maître d'ouvrage, concernant les risques de pollution des sols des exploitations en production « Bio » par les herbicides utilisés pour l'entretien de l'infrastructure, ne prend pas en compte la spécificité des exploitations en production « Bio », qui ne peuvent accepter la présence de résidus de produits phytosanitaires dans leurs sols ou dans leurs produits. Le maître d'ouvrage devra préciser quelles mesures il prendra afin que cette obligation pour les producteurs « Bio » soit respectée.

T51Q16 Certains agriculteurs redoutent que la ligne nouvelle crée des conditions particulières aux abords du projet avec des effets négatifs sur la quantité (gel, hydromorphie…) ou la qualité de la production (taux de sucre, couleur…). Ils font état de l'expérience acquise avec la construction de l'A62. La chambre d'agriculture de Haute-Garonne demande que les incidences du projet sur le microclimat soient précisées. Quelles réponses le maître d'ouvrage peut-il apporter sur ces sujets ?

Réponse du maître d'ouvrage

La réponse du maître d'ouvrage est reproduite ci-après, in extenso :
« Le chapitre 9 de l'étude d'impact décrit les suivis prévus après la mise en service du projet dont le but est d'analyser l'impact du projet sur l'activité agricole.
Dans le cadre des études détaillées, des études pourront être menées sur la base de la mise à jour des états des lieux, avec établissement des sensibilités en fonction des types de cultures et en tenant compte des retours d'expérience des grands projets d'infrastructure réalisés sur le même territoire (A62, A65, …).
Les protocoles conclus pourront prévoir des dispositions particulières à ce sujet, étant rappelé qu'en cas de préjudices avérés, ceux-ci relèveraient de

dommages de travaux publics, et seraient traités même en l'absence de dispositions particulières ».

La commission d'enquête considère que les mesures prises sont satisfaisantes.

T51Q18 Comment le maître d'ouvrage garantira-t-il que les surfaces nécessaires aux épandages de lisier, éventuellement prélevées, seront compensées ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage rappelle que « *s'agissant d'un préjudice « direct, matériel et certain causé par l'expropriation» (Art L 321-1 C.expro), il sera indemnisé.* » Il précise que « *dans la pratique, SNCF Réseau remboursera à l'exploitant l'ensemble des frais afférents à la confection, mais également à l'approbation par l'autorité sanitaire d'un nouveau plan d'épandage (par exemple, frais d'étude d'impact et d'enquête publique)* » et qu' « *il prendra ensuite en charge le surcoût éventuel en rallongement de parcours pour l'épandage sur des terrains plus éloignés* ».
Il indique que « *ces dispositions seront prévues dans les protocoles à établir avec les organisations professionnelles agricoles* ».

La commission d'enquête considère que les mesures prises sont satisfaisantes.

Appréciation de la commission d'enquête sur les impacts propres à certains types d'exploitation

Certains exploitants ont soulevé des problématiques particulières liées à la spécificité de leur activité. Durant la phase d'enquête certaines questions ont été posées qui concernaient notamment la production « Bio », la production de cultures « portes graines » ou de maïs semence, l'épandage des lisiers et les incidences du projet sur le microclimat et sur la qualité des productions agricoles.

Le maître d'ouvrage a pris les engagements suivants :

-les exploitations labellisées « agriculture biologique » recevront des surfaces compensatoires en priorité,
-les produits phytosanitaires utilisés pour le désherbage sont exempts de classement toxicologique et ne sont pas classés nocifs pour la santé humaine,
-en cas de nécessité de modifier un plan d'épandage de lisier, il prendra en charge les frais de confection du nouveau plan (ainsi que les surcoûts éventuels en rallongement de parcours.
-en cas d'effets avérés sur les microclimats, des mesures correctives seront prises.

Dans leur ensemble les engagements pris par le porteur de projet sont satisfaisants.

Toutefois, la réponse du maître d'ouvrage, concernant les risques de pollution des sols des exploitations en production « Bio » n'est pas satisfaisante (voir réponse à la question T51Q15). De même, (voir l'appréciation de la commission d'enquête, question T51Q17) les cas des producteurs de semences ou « portes graines » sont insuffisamment pris en compte et devront être examinés, au cas par cas, par le porteur de projet. Des dispositions devront être prises en concertation avec les acteurs concernés, pour garantir la protection des cultures « Bio » et respecter les obligations et les contraintes des producteurs de semences.

352 – Viticulture

3521 Synthèse des observations relatives à la viticulture

Sur les 396 questions recensées, plus de la moitié concerne les AOC des vignobles traversés par le tracé dans les départements de Gironde, du Lot-et-Garonne, du Tarn-et-Garonne et de Haute-Garonne. Le vignoble des Landes n'est pas impacté. Les autres questions sont d'ordre générique.

Les syndicats de défense des divers AOC regroupent les doléances de leurs adhérents. Les plus touchés se sont manifestés durant l'enquête pour dénoncer le morcellement des propriétés, l'importance des surfaces réservées, l'impact des travaux, l'atteinte à l'image de marque, la difficulté de trouver des compensations foncières de qualité équivalentes. Il importera au maître d'ouvrage de leur apporter une réponse individuelle.

35211 La fédération des grands vins de Bordeaux (FGVB) et le conseil interprofessionnel du vin de Bordeaux (CIVB)

Ces organismes interprofessionnels assurent la défense de l'ensemble des AOC du vignoble bordelais. Ils sont opposés au tracé retenu jugé fort consommateur de terres viticoles en s'appuyant sur l'avis du ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt.

Ils signalent que l'emprise provisoire supplémentaire de la phase « chantier » n'est pas évaluée. Pendant les travaux, les terrains d'emprise seront dénaturés, leur qualité agronomique reconnue à la parcelle par l'INAO sera dégradée : « *un terroir existe mais ne se recrée pas* ».

Ils font valoir que des projets d'extension de vignobles et de développement de l'œnotourisme ont dû être abandonnés en raison du projet et regrettent que l'impact de l'annonce du projet sur la valeur foncière des vignobles n'ait pas été analysé.

Le cahier des charges AOC n'a pas été pris en compte. L'analyse sur le vignoble de ces appellations est restée sommaire alors que ces châteaux bordelais représentent *« l'élite de la production viticole française »*. Les mesures de compensation proposées ne sont pas à la hauteur de la qualité des appellations. Elles auraient dû être affinées pour la viticulture. Les compensations foncières pour les AOC seront très difficiles, voire impossibles, à mettre en place.

Il est demandé de réétudier le tracé initial porté par le syndicat des Graves conduisant vers l'A 62 et concentrant les nuisances, ce qui permettrait de préserver une grande partie de cette zone viticole.

35212 Le vignoble AOC « Pessac-Léognan » et « Graves et Graves supérieures »

D'une manière générique, de nombreux particuliers s'élèvent contre les atteintes portées aux châteaux des Graves reprenant les manquements du dossier pointés par le FGVB et le CIVB.

Il est noté qu'au nombre des propriétés cumulant les effets d'emprise et de coupure (pièce F 4-2, secteur 2) les châteaux Saint Gérôme, d' Eyrans et Tuquet, ne sont pas mentionnés !

L'importance des emprises est particulièrement pénalisante pour plusieurs propriétaires :

- La famille Seiglan-Fontenille, propriétaire du « Château Saint-Gérôme » s'interroge sur le devenir de son exploitation et attend des réponses précises de RFF ;

- La S.A.R.L. Ragon Paul, propriétaire du« Château Le Tuquet » à Beautiran (33) fortement impactée, appuyés par le CIVB et la FGVB, dénonce la destruction du vignoble des Graves. Outre son château, ceux de Castres, Grand Bourdieu, Lusseau et Méjean sont concernés.

Les propriétaires-exploitants ne sont pas en mesure de déterminer, au vu du dossier et des plans s'y rapportant, l'emprise temporaire puis définitive sur les vignes plantées, les passages routiers aménagés ou reconstruits. Ils estiment ne pas pouvoir retrouver dans les parcelles restituées après travaux, la qualité du terroir exigée pour une reclassification en AOC. Le cahier des charges de l'ODG des Graves et la définition établie par l'INAO ne permettent pas de replanter la vigne arrachée sur des terres détruites en profondeur.

Leur vignoble en bordure de la RD 1013 est coupé en deux. Pour atténuer l'atteinte portée à l'image de marque du château, les mesures de compensation paysagères proposées sont médiocres.

- La S.C.E.A. du château Méjean à Ayguemorte-les-Graves (33) et son propriétaire Bruno Garaud exploitant agricole, viticole et sylvicole déplore la perte de 6,63 ha de vignes avec une coupure séparant sa parcelle avec un tiers d'un coté de l'emprise et les deux-tiers restants de l'autre côté.

Ayant pris acte de l'irréversibilité du projet, il a arrêté les investissements dès 2010. Sa propriété étant lourdement impactée et ayant la possibilité d'être exproprié en totalité, il présente, par l'intermédiaire d'un cabinet d'avocats, un dossier chiffré des nombreux préjudices subis.

35213 Le vignoble AOC Sauternes-Barsac

Le tracé ne traverse pas le vignoble de Sauternes mais des interrogations se sont manifestées durant l'enquête, relayées par la presse régionale, nationale et même internationale.

160 observations soulignent le risque de modification du débit et de la température du Ciron susceptible de gêner la constitution du brouillard se formant à la confluence du Ciron et de la Garonne et dans lequel se développe le « Botrytis cinerea », fameux champignon à l'origine de la pourriture noble intervenant dans la production de Sauternes.

La question est posée au maître d'ouvrage par les divers syndicats de défense viticole : FGVB, CIVB, ODG de Sauternes-Barsac, crus classés en 1855, syndicat mixte d'aménagement du bassin-versant du Ciron (SMABVC) et Gilles Savary député de la circonscription qui se rejoignent pour demander une étude agro-climatique sur les conséquences engendrées par l'ouvrage hydraulique dans sa traversée du Ciron.

Un anonyme situant le franchissement de l'affluent par un viaduc d'environ 250 m, à 30 km des vignes du Sauternes se montre serein sur la poursuite de la qualité de l'appellation. Il conclut « *Chapeau pour ce coup médiatique relayé par de brillants journalistes d'investigations nationaux. On pourra continuer à boire du Sauternes avec le foie gras à Noël (…)* ».

35214 Le vignoble AOC Buzet

Le président du syndicat de défense de l'appellation s'insurge contre le classement de la viticulture en « enjeu fort » alors que l'agriculture biologique l'est en « enjeu très fort ». Il demande une équivalence de traitement, le classement AOC se révélant très rigoureux. Cette demande est reprise dans une lettre-type par plusieurs coopérateurs dénonçant « *un rapport mis à la disposition du public reflétant la déconsidération totale du porteur de projet pour les questions agricoles, viticoles et sylvicoles développées de façon infime au regard de celles dédiées à l'environnement* ».

Il demande :

- la prise en compte des modifications climatiques « gelées ou grêles » induites par le creusement de « tranchées courant d'air » dans le vignoble avec la réalisation de « tranchées couvertes » pour y remédier ;

- un entretien régulier des délaissés aux abords des voies visant à éradiquer la prolifération d'insectes nuisibles, notamment la « cicadelle de la flavescence dorée », détruisant le vignoble avoisinant ;

- le rétablissement des chemins agricoles, voiries, ponts ou passages souterrains tenant compte du dimensionnement (largeur et hauteur) des machines viticoles dernière génération ;

- des solutions de passage appropriées pour maintenir l'attractivité touristique des vignobles faisant l'objet de visites et parcours pédestres croissants ;

- la création d'un fonds de compensation agricole en application de la récente loi d'avenir sur l'agriculture (47-FARG-18).

Plusieurs contributeurs estiment que la poursuite de leur exploitation sera remise en cause, tels sont les cas de :

- à Montgaillard (47), Didier Daurensan demande le rachat de la totalité de sa parcelle ;

- à Vianne (47), Brunet d'Evry privé de 4 ha sur les 16 ha de son exploitation attend des propositions du maître d'ouvrage : relocalisation à proximité ou rachat de l'ensemble pouvant constituer un stock foncier viticole. En l'état, la viabilité de son exploitation n'est pas assurée .

- dans cette même commune, Marie-Hélène Bertrand, se voit privée de 4 ha de vigne biologique ;

- à Montesquieu (47), Mr Tourreille (4,5 ha.) et Mme Alibert née Denux (7 ha) et à Xaintrailles (47), Mr Gasson 5 ha sont aussi en attente des propositions du maître d'ouvrage.

De nombreux particuliers s'élèvent contre les atteintes importantes portées à l'AOC Buzet.

35215 Le vignoble AOC Brulhois

Le syndicat de défense des vins du Brulhois et la SCA « Les Vignerons du Brulhois », par avocat représentés, font valoir leurs droits à réparations en énumérant les préjudices prévisibles.

Le vignoble s'étend sur le Lot-et-Garonne et une petite partie en Tarn-et-Garonne.
Les adhérents relèvent que le dossier soumis à l'enquête publique ne précise pas si les plantations à côté de la vigne seront rentables, l'effet « courant d'air » pouvant perturber l'éco-système.

Les déblais et remblais sont également susceptibles de modifier le climat (gel de printemps) néfaste sur la poussée de la vigne.

Ils s'étonnent qu'une zone inondable figurant au PPRI à Dunes (82) en zone rouge, soit traversée en remblai empêchant tout écoulement satisfaisant des eaux allant au-delà des zones traversées.

Le tracé coupe et dégrade des voies de circulation.

« R.*F.F. minimise l'impact sur la viticulture contrairement à ce qui avait été décidé en réunion de concertation à la demande des syndicats viticoles.* »

La viticulture reste classée en enjeu fort alors que l'agriculture biologique est en enjeu très fort.

Pour les propriétaires impactés, Alain Pompignan (1,55 ha.) et Francis Rubin (1,20 ha.) communes non précisées, il est demandé que soit pris en compte leurs dommages dès à présent pour anticiper les replantations.

La constitution de réserves foncières par les SAFER et les compensations en application de la loi d'avenir pour l'agriculture n° 2014-1170 du 13 octobre 2014) sont sollicitées. Dans cette perspective, ils demandent à ce que l'INAO procède rapidement à la révision du parcellaire de l'AOC Brulhois pour anticiper et maintenir les apports en cave des coopérateurs. La stabilité, l'augmentation de ces apports sont vitaux pour la poursuite de l'activité au vu des importants investissements récemment réalisés.

35216 Le vignoble AOC Fronton

Le président du syndicat des vignerons AOP Fronton et président de la fédération régionale des AOC du Sud-ouest constate plusieurs incohérences ou erreurs à l'examen du dossier soumis à l'enquête publique :

- des reports de chiffres sont différents pour les mêmes communes ;

- des erreurs importantes d'emprises sont relevées sur plusieurs châteaux : Baudare, Bouissel et Clamens. « *Ces chiffres minimisent l'impact du projet sur le vignoble de Fronton, témoignent d'un grave manque de rigueur de nature à remettre en cause le contenu du dossier* » ;

- une méconnaissance du système des appellations prévalant au classement retenu par l'I.N.A.O. avec la non-prise en compte du terroir, principe de l'AOP d'une région (type de sol, conditions climatiques et techniques identiques donnant *« une typicité unique aux raisins récoltés et aux vins qui en sont issus ».* La Négrette, cépage identitaire historique, végétal et ampélographique du Fronton, n'a pas été pris en compte ;

- la non-prise en compte du volet économique : le poids de la filière (vignerons et coopérateurs) et l'oenotourisme ne sont pas évalués. L'impact sur le paysage et sur l'image du vignoble n'est pas évalué. *« Dans l'étude d'impact, du fait des remblais, RFF avance même des apports positifs de la LGV : des usagers du train pourront voir les vignes. Est-ce de* l'ironie (…) ?
« Nous souhaitons que l'ensemble de ces remarques soit pris en compte et que, d'une manière générale, les spécificités de l'appellation Fronton soient bien identifiées et mieux traitées ».

La chambre d'agriculture de Haute-Garonne reprend ces analyses, constate des insuffisances majeures, alors qu'elle avait elle-même fourni des données

de base précises. Elle conclut « *les réserves devront être levées pour donner un avis favorable* ».

Le syndicat des Jeunes Agriculteurs de Haute Garonne précise que 13 exploitations sont touchées, que la réduction de l'AOC Fronton sur les 2 départements sera de l'ordre de 8 ha.

Plusieurs questions spécifiques appellent une réponse de la part du maître d'ouvrage : EARL Pierre Selle, « Château Bouissel » à Campsas (82), EARL Château Baudare, Vigouroux David Labastide- Saint-Pierre (82), S.C.E.A. Grande Côte à Labastide-Saint-Pierre (82) et Mr Michel Rigal, Philippe Bouzigues à Fronton (31) et Canals (82)

De nombreux particuliers du Frontonnais, dans une lettre-type, s'élèvent contre les atteintes portées au vignoble AOC Fronton. Ils déplorent que *« l'ensemble des impacts n'ait pas été traité de façon équitable. Il existe une étude d'impact avec de très nombreuses photos d'animaux mais un développement infime des problèmes viticoles. Le rapport mis à la disposition du public reflète la déconsidération totale du porteur de projet pour les questions agricoles, viticoles et sylvicoles»*

Dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage avance *« des effets positifs de la LGV, les usagers du train pourront voir les vignes ». « Est-ce de l'ironie (…) »* demande un particulier ?

3522 Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Parmi les 21 engagements du maître d'ouvrage (pièce F/volume 1/chapitre 3/p 40), trois concernent de près la viticulture :

-Engagement n°9 : minimiser l'effet d'emprise

-Engagement n°13 : préserver les terroirs et favoriser le développement des activités (…) viticoles (…) en soutenant la filière viticole durable (bio, label, AOC…)

Lors des études d'étape 1, les principaux terroirs bénéficiant d'appellation d'origine contrôlée ont été évités (Sauternes et Pessac-Léognan). Lors des études d'étape 2, un tracé de moindre effet, évitant les zones sensibles aux enjeux les plus forts a été recherché (vignoble, notamment Buzet et Fronton).

-Engagement n°18 : anticiper les problématiques de réserves foncières : il s'agit du conventionnement avec les SAFER pour la mise en réserves foncières en vue de compenser les prélèvements de terres agricoles. Les conventions prévoient que 20 % des surfaces seront rétrocédées à des productions sous signes officiels de qualité ou d'origine (agriculture biologique, AOP, IGP etc.). Compte tenu de la spécificité du vignoble en Gironde (notamment les appellations propres à chaque exploitation), les aménagements fonciers seront peu probables.

-Engagement n°14 prendre en compte la vocation touristique des territoires (problématique de l'œnotourisme et du paysage).

Les effets du projet en phase d'exploitation et de travaux , sur la viticulture et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées étant proches de ceux relatifs à l'agriculture et à la sylviculture, ils ont été traités de manière globale.

Toutefois, le dossier précise que l'effet des emprises du projet sur les cultures viticoles est particulièrement significatif du fait de la forte valeur ajoutée des vignobles et fait état des particularités des effets. D'abord, est évoquée, la difficulté de maintien des pourcentages d'encépagement nécessaires à l'appellation d'origine, en cas de prélèvement de parcelles d'un type de cépage, au sein d'une même exploitation. Ensuite, il existe une incidence plus forte d'éventuelles modifications du milieu du fait de la sensibilité des sols et des microclimats. La construction de remblais, les plantations ou les déboisements peuvent perturber les écoulements d'air et sont donc susceptibles de modifier le microclimat auquel les vignes sont sensibles (pièce F/vol. 3.3/§ 522/p.113).

Le dossier indique que : « *dans les domaines agricoles, viticoles et sylvicoles, ont été évités les territoires à enjeux forts et très forts… dans la mesure du possible* ». Les emprises sont limitées au strict nécessaire pour l'exploitation de la ligne pour réduire les dommages aux zones agricoles.

Au sujet de la concertation préalable, le maître d'ouvrage indique que *« lors de ces diverses étapes, les enjeux ont été identifiés et l'ensemble des acteurs dont ceux des secteurs viticoles associés ».*

Sur les 4 800 ha concernés par le projet, les terres agricoles consommées représentent 1 240 ha de surface agricole utile (SAU), viticulture incluse. Un chiffrage de l'emprise viticole, effectué par le maître d'ouvrage pour le MAAF, dans sa réponse au premier avis du MAAF (4août 2014), de 72,3 ha d'AOC dont 23,7 ha non plantés. La superficie totale de parcelles AOC plantées dans les emprises est de 48,6 ha. Le détail par appellation figure pièce B/chapitre 5/p 281.

Sur les 57 exploitations viticoles concernées par les emprises du projet, une quarantaine cultive des vignes en AOC/AOP dont 11 en Gironde (Graves et Pessac-Léognan), 18 en Lot-et-Garonne (Buzet), 12 dans le Tarn-et-Garonne (Fronton et Brulhois), une en Haute-Garonne (Fronton) (pièce F/vol.3.3/§ 522/p.113).

En secteur viticole AOC, les aménagements fonciers peuvent s'avérer difficiles à mettre en œuvre. Conformément à la circulaire du ministère en charge de l'agriculture DPE/SPM/95/n°4012 du 3 juillet 1995, le maître d'ouvrage encadrera une réflexion pour préparer l'attribution de droit de plantations nouvelles ou anticipées avant arrachage en concertation avec les

services de l'Etat et les organisations agricoles (chambres d'agriculture, INAO etc.) en particulier dans les terroirs sensibles. Par ailleurs, la constitution de réserves foncières peut faciliter les restructurations de d'exploitation viticole, même en l'absence d'aménagement foncier (pièce F/vol. 3.3/§ 522/p.113).

L'utilisation de liants hydrauliques pouvant dégrader des cultures sensibles telles que la vigne, il est prévu de faire respecter certaines conditions d'emploi telles que l'interdiction d'épandage par vent supérieur à 40km/h.

S'agissant de l'interruption d'accès aux parcelles pendant le chantier, des déviations sont envisagées. Le risque de pollution, engendré par les travaux, notamment du fait des poussières pouvant altérer l'activité photosynthétique des plants font l'objet de mesures détaillées au § 37127 du présent rapport.

Des protocoles d'accord, s'appuyant sur les accords au niveau national, seront élaborés entre le maître d'ouvrage et les organisations professionnelles afin de fixer un cadre homogène pour l'indemnisation des préjudices économiques pouvant être causés aux propriétaires et exploitants.

L'autorité environnementale a recommandé de préciser de manière détaillée les surfaces relevant d'acquisitions foncières et celles correspondant à des emprises du chantier. Le maître d'ouvrage a indiqué en réponse qu'il s'agit : « *d'emprises prévisionnelles qui ne peuvent être définies à ce stade du projet* »

Le MAAF (pièce B, page 278) s'appuyant sur les analyses de l'INAO, qui constate la consommation importante d'espaces viticoles, émet un avis défavorable au dossier présenté. Il précise toutefois qu'il ne remet pas en cause l'opportunité du projet dans son ensemble mais demande la prise en compte des observations de l'INAO.

a) études sur l'encépagement et l'incidence du projet sur le maintien de l'appellation pour les exploitations concernées, la connaissance précise de l'aéraulique locale ou des fonctionnements hydrogéologiques locaux (modification des microclimats et du régime hydrique) ;

b) analyse globale des aménagements induits (zones d'activités économiques, logements, réseaux routiers) afin d'évaluer leur impact sur l'activité agricole locale et le limiter ;

c) des précisions sur les matériaux (carrières, transports) en raison des concurrences prévisibles entre l'exploitation des matériaux et l'exploitation viticole en particulier sur les sols gravelo-sableux ;

En réponse au MAAF, le maître d'ouvrage indique que *« la mise au point des mesures présentées sera poursuivie dans les étapes ultérieures avec une grande attention : limitation des emprises, rétablissement des voies et réseaux et étude des possibilités d'aménagements fonciers, examen des situations individuelles et indemnisations en accord avec les organismes professionnels».*

Les cahiers géographiques (pièce F/vol. 4.2 à 4.15) consacrent dans le § 221 dédié à l'agriculture en général, deux pages à la spécificité viticole, quand l'activité existe. Les effets et mesures en phase d'exploitation de la viticulture se trouvent dans les § 3221 traitant des activités agricoles, en précisant les surfaces plantées en vigne incluses dans les emprises. S'agissant de la phase « chantier » dans les § 3321, la viticulture est citée comme culture sensible aux poussières, aux épandages de liants hydrauliques, etc.

Ces effets et mesures sont repris dans les paragraphes 1423 des pièces I, relatives aux communes faisant l'objet d'une MECDU, sans précision complémentaire.

Le dossier précise également que :

- Les rétablissements de voirie seront « *étudiés à un stade plus avancé du projet* » ;

- Les ouvrages d'art des rétablissements seront dimensionnés afin de permettre le passage des engins d'exploitation ;

- Le devenir des délaissés sera limité au strict nécessaire et fera l'objet d'un soin particulier lors de la définition des emprises foncières ultérieures ;

- La restitution des terrains sera précédée d'une expertise pédologique, afin de déterminer la composition et les caractéristiques du sol. L'épaisseur de terre végétale rapportée sera au moins égale à celle de la terre initiale (Etude d'impact/Pièce F/volume 3-3/ page 106).

- L'indemnisation se fera à l'issue de l'enquête parcellaire ;

- Pour chaque domaine ou château, les observations formulées requièrent une analyse individuelle en raison de leurs spécificités.

3523 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

T52Q2 Quelle est la réponse du maître d'ouvrage à la Fédération des Grands Vins de Bordeaux et au Conseil interprofessionnel du vin de Bordeaux ?

Réponse du maître d'ouvrage

La FGVB et le CIVB s'appuie l'avis du ministère de l'Agriculture qui exprime un avis défavorable au projet, regrettant des consommations de surfaces viticoles importantes, souhaitant des études et analyses complémentaires, craignant des impacts en phase « chantier ». Le maître d'ouvrage ajoute qu'il : « *prévoit de poursuivre la mise au point des mesures présentées dans le dossier dans les étapes ultérieures avec une grande attention : études*

agricoles dans le cadre des études détaillées, limitation des emprises, rétablissements des voiries/réseaux, étude des possibilités d'aménagement foncier, examens des situations individuelles, action foncière permettant la constitution de réserves en vue de remédier aux prélèvements (…..), dispositifs d'indemnisation, mise en place de protocoles avec les organismes professionnels, mobilisation le plus en amont possible du dispositif d'attribution de droit de plantations nouvelles avant l'arrachage en partenariat avec les services de l'État, l'INAO et les organisations professionnelles agricoles ».

Suite à la demande de retour à un tracé alternatif, le maître d'ouvrage rappelle que *: « Les solutions techniques potentielles et l'analyse comparative réalisée ont été présentées aux élus des communes concernées et aux représentants de la profession viticole. Quatre réunions, dont la dernière le 4 mai 2010 présidée par le préfet de Gironde, préfet coordonnateur du programme du GPSO, permettant à tous de s'exprimer ont été organisées.*

Au vu des études réalisées et des résultats de la concertation auprès des acteurs locaux (cf analyse comparative présentée en Pièce F 3-2 page 63), le comité de pilotage a décidé de proposer à la décision du ministre l'option située la plus à l'Est du périmètre d'études. Ce choix a été entériné par la décision ministérielle du 27 septembre 2010, puis l'étude du projet de tracé a été poursuivie sur cette base, avec la préoccupation de parvenir au tracé de moindre impact, dans un territoire marqué par de nombreuses contraintes à proximité d'une grande agglomération. Le projet de tracé présenté à l'enquête publique présente les mesures permettant de réduire ou compenser les impacts qui n'ont pu être évités, compte tenu du résultat des études et de la concertation.

Sur l'analyse agricole sur le vignoble et l'AOC, l'activité viticole et son importance sont bien identifiées et prises en compte dans l'étude d'impacts et mesures (pièce F3-3 pages 106 à 116). Nous décomptons 11 exploitations viticoles impactées. Le cahier géographique 2 comporte une erreur puisqu'il manque le domaine d'Algayon qui est impacté à hauteur de 0,3 ha sur des parcelles AOC plantées ; cette erreur avait été rectifiée dans le dossier de consultation du MAAF mais non reprise dans la mise au point finale du dossier d'enquête.

Sur les compensations, au stade de l'enquête publique, il est encore trop tôt pour présenter une analyse détaillée des exploitations et des mesures nécessaires pour permettre leur adaptation, voire relocalisation de manière exceptionnelle. Ceci nécessite un examen au cas par cas avec les exploitations concernées, qui relève des étapes ultérieures (avec des organisations adaptées aux territoires : pour les projets ferroviaires récents, il a pu s'agir d'examens individuels menés de manière directe, dans le cadre de conventions-cadres avec la profession agricole…). Cet examen tiendra bien compte des contraintes particulières de classement AOC.

Sur l'insertion paysagère, le maître d'ouvrage confirme que des études paysagères spécifiques seront poursuivies pour permettre une bonne insertion du projet dans son environnement.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte des réponses du maître d'ouvrage sur la confirmation des choix mentionnés dans le dossier : les erreurs recensées seront rectifiées.
S'agissant du choix du tracé, le dossier rappelle qu'il a été retenu au terme d'une concertation ayant associé les professionnels et les élus des communes concernées. Le choix du tracé est le résultat d'une optimisation et il conviendra de veiller à la mise en œuvre des mesures de réduction et de compensation.
En revanche, les délais nécessaires avant les indemnisations permettant aux propriétaires d'adapter leur activité ou de s'orienter vers un nouveau projet avec la confiance des banques, sont littéralement insupportables ! Il ne dépend pas du maître d'ouvrage que ces procédures soient accélérées mais la commission est sensible au risque sur la pérennité des activités des exploitants et souhaite que, le moment venu, toutes les conséquences en termes d'indemnisation, en soient tirées.
L'emprise du projet sur le vignoble bordelais est lourde, avoisinant les 30 ha. Elle concentre les avis défavorables du MAAF, de l'INAO et de l'ensemble des syndicats professionnels.

T52Q3 Quelle est la réponse du maître d'ouvrage à l'ODG des AOC Sauternes-Barsac et au Syndicat mixte d'aménagement du bassin versant du Ciron ?

T52Q7 La commission d'enquête demande que le maître d'ouvrage lance une étude agro-climatique en vue de déterminer l'impact engendré par la traversée du bassin hydrographique du Ciron, afin de confirmer ou d'infirmer les arguments avancés au sujet du risque d'impact sur la production du Sauternes ?

Réponses du maître d'ouvrage

Le Botrytis cinerea se développe sur les baies de raisin dans certaines conditions d'humidité et d'ensoleillement, permettant la production de vins de raisins surmûris.

L'AOC Sauternes, de notoriété historique et internationale, est reconnue par décret le 30 septembre 1936 instituant alors réglementairement les pratiques locales : art.6 - La vinification devra être faite avec des raisins arrivés à surmaturation (pourriture noble) récoltés par tries successives.

La physiologie du Botrytis cinerea a fait l'objet de nombreux travaux scientifiques à la Station Œnologique de Bordeaux (Charpentié-1954), (Ribéreau-Gayon et al.-1955) et (Nelson, 1956), mettant en évidence son étroite dépendance aux conditions climatiques.

Dans sa thèse de 3ème Cycle d'Enseignement Supérieur à l'Université de Bordeaux II, soutenue le 4 mars 1977 pour obtenir le titre de Docteur en Chimie Mention Œnologie, M. Bernard Pucheu-Planté, expert auprès de l'INAO depuis de nombreuses années consacre le chapitre III à la maturation et surmaturation des raisins en Sauternais. Il met en évidence la nécessité de l'alternance de périodes humides et sèches pour que les raisins envahis par le Botrytis cinerea atteignent le stade de grains « rôtis » ou « confits » aptes à la production d'un Sauternes. En Sauternais, la production historique de vins issus de raisins botrytisés, et leur reconnaissance au travers du classement de 1855 puis de l'AOC en 1936, attestent de la présence de ces composantes particulières du climat à l'automne (source INAO).

Le cahier des charges de l'AOC, homologué par le décret du 7 décembre 2011 rappelle cette composante spécifique permettant d'élaborer des vins présentant les caractéristiques particulières des grands vins liquoreux :

(…) En ce qui concerne la climatologie de la région de Sauternes, des études ont été réalisées dans le cadre de l'élaboration du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la vallée du Ciron. L'analyse climatologique issue des relevés des différentes stations du territoire met en évidence la fréquence des brouillards matinaux qui se développent dans la vallée du Ciron et les spécificités de la station de Sauternes bénéficiant d'un réchauffement diurne plus rapide que les autres stations.

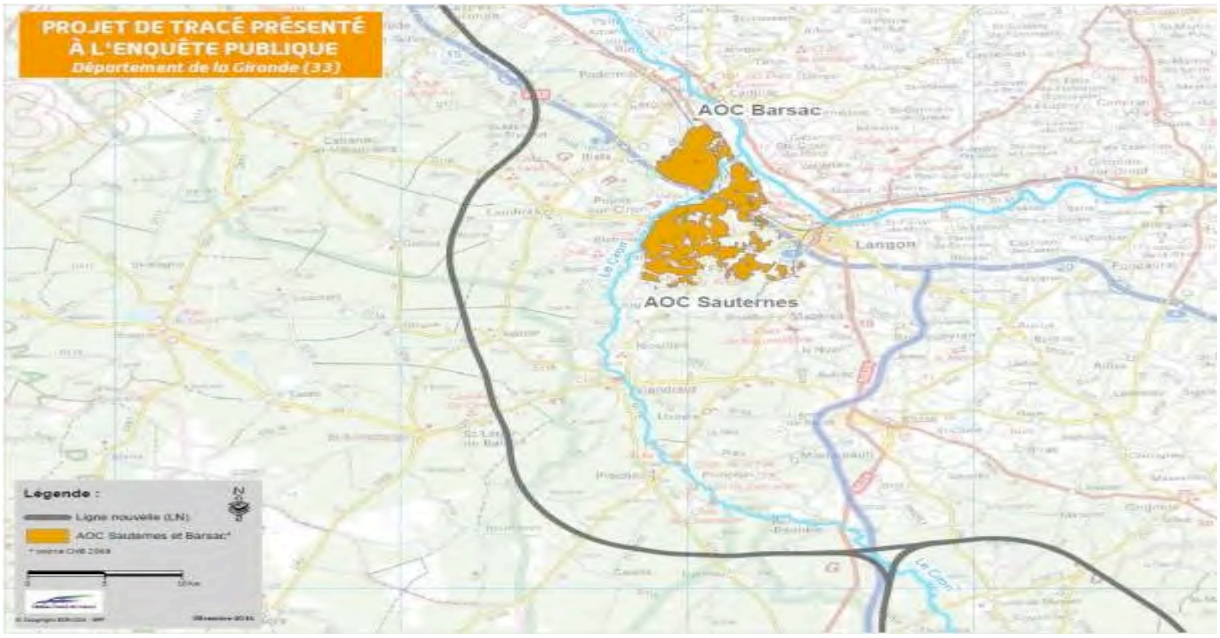
Concernant le SAGE du Ciron, dans le cadre de l'élaboration du projet, plusieurs échanges ont eu lieu avec les organismes professionnels du secteur (SAGE Ciron, ONEMA, Fédération de pêche de la Gironde, DREAL) lors des phases de concertation menées depuis 2009 :
-lors des groupes de travail thématiques menés en 2009-2010 sur l'identification des enjeux, le choix des fuseaux et le choix du tracé, où ces institutions ont été conviées à plusieurs reprises ;
-ou de réunions de travail spécifiques avec ces organismes.

Ainsi dans son courrier du 2 mars 2011, le SAGE du Ciron fait part de ses remarques sur les conditions de franchissement du Ciron. Il n'a pas été fait mention particulière d'un risque de remise en cause de l'intégrité des AOC Sauternes et Barsac par le projet de lignes nouvelles du GPSO dans les étapes de concertation ou de consultation successives (la mention de « la connaissance précise de l'aéraulique locale ou des fonctionnements hydrogéologiques locaux pour évaluer les risques d'incidence liées à la modification des microclimats ou du régime hydrique » dans l'avis du MAAF du 25 septembre 2014 visant les situations locales comme elles peuvent être d'ailleurs signalées en cas de cultures voisines de l'infrastructure), ni lors de la consultation interservices de

novembre 2012 à mars 2013, ni lors de la réunion de la commission départementale de consommation des espaces agricoles de 2013.

Cette préoccupation liée aux AOC Sauternes et Barsac a été mise en avant au cours de l'enquête publique, alors que les échanges et études intervenus pendant les phases préalables ont concerné les enjeux relatifs à l'eau et à la biodiversité sur le Ciron, ses affluents et ses milieux associés.

Le maître d'ouvrage estime que le projet de lignes nouvelles n'est pas susceptible d'entraîner un impact sur la basse vallée du Ciron, et notamment le vignoble de Sauternes. Il traverse le massif landais, à près de 10 km de ce vignoble (….). Les franchissements du Ciron sont situés à plus de 20 km à vol d'oiseau de Sauternes et à plus de 35 km du confluent de la Garonne et du Ciron.



Concernant le franchissement de l'A65 par le Ciron, les suivis floristiques, zones humides et eaux superficielles menés dans le cadre du bilan intermédiaire ont montré que l'A65 n'avait pas d'incidence sur les vignobles du Sauternes.

Le maître d'ouvrage s'engage toutefois à mener une étude agro-climatique avec l'aide de bureaux spécialisés, il proposera que cette étude soit menée en concertation avec les acteurs concernés (collectivités, SAGE du Ciron, INAO).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission note, comme le maître d'ouvrage, que la contestation, liée au risque que pourrait faire peser le projet sur les conditions climatiques locales et les répercussions sur l'appellation Sauternes-Barsac, est intervenue bien tardivement au cours de l'enquête publique. Relayée par un réseau influent

et puissant, il s'agit plus vraisemblablement d'une opportunité de communication saisie par les opposants alors que les fondements argumentaires n'ont pas été produits par les professionnels lors des concertations !

La commission s'étonne d'ailleurs qu'une étude scientifique visant à identifier les risques pesant sur la pérennité de l'appellation, n'ait pas été déjà commanditée par les viticulteurs concernés, en stricte application d'une conduite éclairée de leur activité.

Enfin, le périmètre à l'intérieur duquel a été défini le tracé Sud tel qu'il est proposé à l'enquête publique, est celui qui a été retenu au terme du débat public de 2005, au détriment de deux autres : un situé plus au Nord pour ménager de nombreux bâtis ; un autre plus central, pour éviter la traversée de vignobles tels que celui du Sauternes.
En outre, la qualité du Sauternes ne semble pas avoir été altérée par la proximité de l'autoroute A 65 qui franchit également le Ciron et dont le tracé est plus proche de ce cours d'eau que le projet.

Cependant et afin de lever tout doute subsistant, le maître d'ouvrage s'engage à mener une étude agro-climatique avec l'aide de bureaux d'études spécialisés, en associant les acteurs concernés (CLE, syndicats professionnels, INAO etc.).

T52Q4 Quelle est la réponse du maître d'ouvrage au syndicat de défense des vins AOC de Buzet ? (47-FARG-18)

T52Q5 Quelle est la réponse du maître d'ouvrage aux défenseurs du vignoble AOC Fronton ? (31-FRON-6).

Réponse du maître d'ouvrage

L'importance de l'activité viticole est bien prise en compte dans l'étude d'impact (pièce F3-1 pages 163 et 164) et dans le dossier MAAF D'Avril 2014. L'enjeu des AOC est mis en évidence les parcelles étant classées en enjeu très fort.

Les données reportées au dossier sont celles fournies par les Chambres d'Agriculture en 2012. Des exploitations concernées par les emprises ou certaines exploitations à cheval sur deux départements ont été comptabilisées deux fois. C'est ce qui a été constaté sur les départements du Lot et Garonne et du Tarn et Garonne d'une part puis sur les départements Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne, où la codification a été différente pour une même exploitation, induisant des doubles-comptes.

Ces données ne remettent toutefois pas en cause les résultats et les mesures mises en place dans le cadre du projet.

Les études agricoles seront mises à jour dans le cadre des études détaillées, en lien avec les procédures d'aménagement foncier, lors de la mise au point finale du projet.

<u>Sur les données spécifiques au cahier géographique n° 6 de Pompiey à Montesquieu</u>

Le tableau de l'état initial (cahier géographique 6) mentionne13ha d'AOC plantés sur la commune de Montesquieu dans la bande de 2000m.

Le maintien de la viabilité d'une autre exploitation devra être examiné dans le cadre des études ultérieures.

Les mesures suivantes, comme évoquées dans le courrier de l'AOC de Buzet, seront prises en compte dans le cadre de la conception du projet :
- une végétalisation des abords des voies et talus : en particulier dés le début des travaux, les talus seront végétalisés,

- l'effet de coupure des exploitations a bien été pris en compte dans le cadre des études d'APS : ainsi 6 passages agricoles et 5 chemins sont rétablis en place grâce à des passages ou rabattus. Ces passages respectent les gabarits des machines agricoles (4,45m). Dans le cadre des études ultérieures, la concertation se poursuivra avec les organismes viticoles afin de caler plus précisément ces rétablissements agricoles

<u>Sur les données spécifiques à l'AOC Fronton</u>

Des écarts ont été constatés sur la surface en « vin de table » : d'une part la dénomination « vin de table » a depuis été remplacée par le terme VSIG (vins sans indications géographiques), d'autre part la surface de « vin de table » mentionnée dans le cahier géographique n°11 est erronée (elle n'est pas de 362.3 ha comme indiqué en page 29 mais de 1.9 ha comme figuré au tableau rectificatif ci-dessous),

Répartition de la viticulture au sein de la zone d'études

Communes	*Surface en appellation d'origine plantée (ha)*	*Surface en appellation d'origine non plantée (ha)*	*Surface vin de table (ha)*
Fronton	*135,8*	*2,5*	*1*
Canals	*8,7*	*0*	*0*
Fabas	*15,2*	*0*	*0,9*
Grisolles	*26,5*	*1,7*	*0*
Pompignan	*62,8*	*0*	*0*
Total	*249*	*4,2*	*1,9*

Ces données ne remettent toutefois pas en cause les résultats et les mesures mises en place dans le cadre du projet.

Les études agricoles seront mises à jour dans le cadre des études détaillées, en lien avec les procédures d'aménagement foncier, lors de la mise au point finale du projet.

Appréciation de la commission d'enquête :

L'emprise du projet, 27 ha pour l'AOC Buzet et 11,6 ha pour l'AOC Fronton, constitue un impact important motivant les avis défavorables du MAAF, des chambres d'agriculture et des collectivités locales.

Le maître d'ouvrage n'a pas répondu à toutes les questions, notamment celle sur « l'effet courant d'air », constaté aux abords de l'A 62 (gel-grêle) et qui se fera ressentir aux abords de la LGV. Le maître d'ouvrage devra fixer les modalités d'identification de la relation de cause à effet de ce phénomène et prévoir l'indemnisation des pertes de production qui en résulteraient.

Concernant les erreurs relevées, le maître d'ouvrage indique que les mises à jour se feront lors de la mise au point finale du projet.

Le dossier mis à l'enquête ne prend pas en compte les données actualisées fournies par les organismes professionnels. Ce décalage entre un dossier ancien et la réalité du terrain rend difficile la lecture et la compréhension. Un rapprochement avec les responsables de l'appellation est à organiser pour lever toutes les ambigüités.

T52Q6 A Fronton (31) quelles sont les raisons techniques qui empêcheraient de positionner la voie à un niveau proche du terrain naturel à l'entrée du tunnel ? Quelles sont les mesures de compensation envisagées pour le viticulteur concerné (82-LSBP-39)

Réponse du maître d'ouvrage

Lors des études d'approfondissement du tracé en 2013, une optimisation de projet a été réalisée afin de réduire la longueur du tunnel.

L'optimisation qui consiste à décaler le tracé en plan vers l'Est, et à réduire la longueur du tunnel présentait l'avantage d'éviter une parcelle de vigne en AOC Fronton et les effets d'irréversibilité (Château de Bellevue) mais impliquait une emprise en bordure sur des parcelles du château Majorel.

Le calage du profil en long dans ce secteur tient compte des contraintes de franchissement hydrauliques et de la topographie. L'écart entre le terrain naturel et le profil en long est au maximum de 3 m.

Le déblai adjacent à l'entrée du tunnel se trouve au sein d'un boisement qui permettra d'améliorer l'insertion de la tête de tunnel.

Concernant l'exploitant mentionné (82-LBSP-39), la parcelle évoquée par l'exploitant n'a pas été identifiée comme AOC plantée dans le cadre des études de la Chambre d'Agriculture de Haute-Garonne (données 2012). Lors d'une réunion de concertation avec l'AOC Fronton, la parcelle a été identifiée comme « intention d'être plantée » par l'exploitant en 2013, voire 2014. Dans le cadre des études menées sur le projet GPSO, les données prises en compte sont celles de 2012.

Lors des études ultérieures, les données agricoles et viticoles seront mises à jour en lien avec le calage final du tracé.

Appréciation de la commission d'enquête

La justification du maître d'ouvrage sur la prise en compte des données de la parcelle évoquée par l'exploitant paraît inadaptée au regard des éléments d'information recueillis entre 2012 et 2014. En effet, pour l'emprise du projet, une parcelle qualifiée AOC le reste qu'elle soit plantée ou non.
Il n'est pas répondu à l'interrogation du viticulteur qui reste persuadé que la hauteur du remblai aura un effet néfaste sur sa parcelle.
La commission d'enquête souhaite qu'un constat initial et un suivi soient effectués pour apprécier la dégradation éventuelle et en déterminer les causes.

Questions particulières du public

T52Q1 Certaines questions particulières nécessiteront des réponses individualisées du maître d'ouvrage : (33-AYGG-6-05), (COUR-148), (31-FRON-3 et 7).

Réponse du maître d'ouvrage (extrait)

L'impact sur les propriétés viticoles résulte d'un choix du tracé explicité en réponse de la question T52Q3.
Les emprises du projet seront limitées au strict nécessaire pour l'exécution des travaux, afin de réduire les dommages aux zones agricoles.
Lors de la définition des emprises foncières, qui interviendra au stade d'étude ultérieures, un soin particulier sera apporté pour ne pas créer de délaissés difficilement exploitables. Les propriétaires et les exploitants des surfaces incluses dans les emprises des projets seront indemnisés de tous les préjudices résultant du passage de la LGV.
En secteur viticole AOC/AOP, les aménagements fonciers peuvent s'avérer difficiles à mettre en œuvre. (….) le maître d'ouvrage encadrera une réflexion pour préparer l'attribution de droit de plantations nouvelles ou anticipées avant arrachage, en concertation avec les services de l'État (DDT) et les organisations agricoles (Chambres d'Agriculture, INAO, etc.).
Les indemnisations tiendront notamment compte du fait que les vins issus de

nouvelles parcelles non plantées qui pourraient être attribuées ne pourront bénéficier de l'appellation d'origine contrôlée «qu'à partir de la 2ème année suivant celle au cours de laquelle la plantation a été réalisée en place avant le 31 juillet », comme stipulé à l'ensemble des cahier des charges des appellations concernées (Pessac-Léognan, Graves, Buzet, Brulhois et Fronton).

Sur la commune de Beautiran, le tracé reste en déblai pour faciliter l'insertion paysagère et acoustique, particulièrement vis-à-vis des domaines viticoles, dont les châteaux Saint-Jérôme et Le Tuquet.

-Château Saint-Jérôme (33- AYGG-6-05)
L'emprise sur le château viticole de Saint-Jérôme, est estimée à 0,84 ha de parcelles AOC plantées et à 5,7 ha de parcelles AOC non plantées. Lors des études d'avant-projet sommaire, un ajustement du tracé a permis de s'éloigner du hameau de Thion, favorisant le rétablissement de sa voirie de desserte. L'étude acoustique a montré que les niveaux sonores observés au niveau du hameau de Thion étaient inférieurs aux seuils réglementaires : aucune protection acoustique n'est donc à prévoir.

-SARL RAGON Château Tuquet (COUR-148)
Au Sud du Gât-Mort, sur la commune de Castres-Gironde, le tracé est calé en remblai pour préserver les sources de Bellefond. Le tracé a été ensuite décalé vers l'Ouest pour s'éloigner du hameau de Roqueton, et favoriser son insertion paysagère et acoustique. Cette configuration permet également de limiter les emprises sur les parcelles des domaines en AOC Graves des châteaux Grand Bos, de Castres et Haut-Selve. L'emprise du projet de lignes nouvelles et de ses aménagements annexes (rétablissements, aménagements paysagers…) entraine une consommation d'environ 3,4 ha de surfaces AOC plantées, et 4,1 ha de surfaces AOC non plantées (source données 2013).

La ligne nouvelle génère un effet de coupure, dont les inconvénients sont limités par le fait que le projet s'inscrit en limite ouest du domaine, dont 86% restent à l'Est du projet de lignes nouvelles. Sous réserve de possibilités d'aménagement foncier (plus limitées en secteur viticole AOC), l'accès se fera par la voie communale).

-EARL de Belbèze à Fronton (31-FRON-3 et 7)

Selon les données recueillies par la chambre d'agriculture, l'EARL Belbéze est une exploitation cultivant 100 ha de céréales et vignes répartis pour 1/3 à l'est de l'A62 et 2/3 à l'ouest. Le tracé ferroviaire se jumelle étroitement à celui de l'A62. Lors de la définition des emprises foncières qui interviendra au stade d'études ultérieures un soin particulier sera apporté pour réduire au maximum les délaissés situés entre l'autoroute A 62 »
En tenant compte des orientations en matière d'aménagement foncier, les mesures d'adaptation seront définies et prises en charge dans le projet dans les conditions prévues par le code de l'expropriation et les protocoles prévus avec les organisations professionnelles .

Appréciation de la commission d'enquête

L'impact du projet sur ces propriétés viticoles est sévère, mais un tracé alternatif en aurait vraisemblablement généré de plus importants.
Les indemnisations n'interviendront qu'au terme de l'enquête parcellaire après un calage final.
La commission souhaite que le principe de l'anticipation foncière soit étendu à ces cas et le montant du fonds, augmenté.

3524 Appréciation générale de la commission d'enquête sur la viticulture

Un fort impact

La commission prend acte que le tracé retenu au terme d'une concertation ayant associé les professionnels et les élus des communes concernées est le résultat d'une optimisation recherchant la solution de moindre impact. Elle regrette que dans l'étude d'impact, la viticulture n'ait pas occupé une place à part compte tenu de sa spécificité.

Pourtant, la consommation par le projet, des terres viticoles AOC est lourde (72,3 ha dont 48,6 ha plantés) et touche des terres viticoles à enjeux très forts. Le projet concentre les avis défavorables du MAAF, de la Fédération des Grands Vins de Bordeaux, du Centre International des Vins de Bordeaux, des Syndicats et organismes de défense des vignobles traversés : Pessac-Léognan, Graves-Graves Supérieurs, AOC Buzet, AOC du Brulhois et AOC Fronton.

En outre, comme indiqué dans le dossier d'enquête, un prélèvement même faible sur une parcelle, peut être lourd de conséquences sur l'appellation puisqu'il peut conduire à un déclassement.

Des procédures difficiles à mettre en œuvre

La commission d'enquête estime que les procédures d'aménagement foncier seront difficiles à mettre en œuvre et peu applicables. L'absence de disponibilité foncière ne permet pas de compenser les expropriations AOC viticole. Le porteur de projet devra anticiper une révision des surfaces de plantations auprès de l'INAO.

Pour la restitution des occupations temporaires, la commission recommande de recueillir pour chaque parcelle concernée, l'avis de l'organisme de classement (INAO) afin de s'assurer que les viticulteurs pourront retrouver la spécificité de leur terroir AOC.

Au regard du rétablissement des chemins agricoles et du désenclavement des parcelles, la commission prend acte que le maître d'ouvrage apportera une réponse en concertation avec les acteurs concernés.

Une incertitude dommageable

Dans l'attente depuis plusieurs années, les viticulteurs ont suspendu leurs investissements et le développement de leurs exploitations. Cette longue phase d'incertitude compromet pour certains la transmission ou la vente de leurs domaines. La commission constate qu'aucune réponse satisfaisante ne peut être apportée à cette problématique.

Le cas du Sauternes-Barsac

En vue de confirmer la non répercussion du projet sur l'appellation Sauternes-Barsac, le maître d'ouvrage s'engage à mener une étude agro-climatique avec l'aide de bureaux d'études spécialisées en associant les acteurs concernés (SAGE, profession, collectivités, INAO…). La commission observe cependant qu'aucun argumentaire traduisant une quelconque inquiétude n'a été produit par les professionnels lors des concertations ! De plus, la qualité du Sauternes ne semble pas avoir été impactée par la proximité de l'A65 qui franchit également le Ciron et dont le tracé est plus proche du Ciron !

En résumé, les conséquences sont défavorables sur l'ensemble des AOC traversés, les viticulteurs ne pourront reconstituer leur vignoble initial et la longue période d'incertitude pèse sur l'avenir des entreprises.

353 Sylviculture

3531 Synthèse des observations relatives à la sylviculture

Sur 5502 observations, 703 concernaient la sylviculture. Parmi ces observations, une bonne vingtaine peut être considérée comme des pétitions signées, au total, par plusieurs centaines de personnes. En outre et bien qu'ils n'aient pas été signés conjointement par plusieurs personnes, des textes ou déclarations identiques ont été repris à de nombreuses reprises soit en pièces jointes dans les registres, soit par courrier ou courriel. Ces documents citent, parmi d'autres arguments contre les lignes nouvelles la « dévastation de milliers d'hectares de forêt ».

Les principales problématiques soulevées sont : la consommation de surfaces forestières (638 questions), les chemins de débardage et le réseau DFCI (122 questions), la réorganisation des exploitations forestières (29 questions).

La lettre de M. Bruno Lafon, président du syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest, celle, quasi identique de M. Roland de Lary, directeur du centre régional de la propriété forestière (CRPF) a été reprise par de très nombreux propriétaires et sylviculteurs. Pour le syndicat des sylviculteurs, au moment *« où la Loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt veut soutenir une politique forestière ambitieuse, on ne peut que s'inquiéter des conséquences de cette nouvelle et importante saignée »*. Selon lui, *« le poids des bénéfices attendus de ce projet n'est pas clairement évalué par rapport aux coûts supportés par le système économique et environnemental forestier. »*

Le syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest rappelle qu'il *« est nécessaire que la déclaration d'utilité publique tienne compte de les effets complexes induits par le projet , qui ne peuvent être tous résolus par les procédures d'aménagement foncier agricole et forestier. Ils doivent faire l'objet d'une évaluation individuelle afin de définir les indemnités les mieux adaptées, dans un cadre négocié avec le Syndicat ».*

Plusieurs conseils municipaux ou communautaires demandent l'abandon du projet car il va créer *« une rupture au niveau des routes, des pistes forestières, du réseau hydrographique, de la circulation de la faune, des échanges économiques, de la bonne gestion des exploitations ».*

35311 Pistes et réseau DFCI - chemins de débardages – transparences hydrauliques

Les observations sont formulées essentiellement par les ASA DFCI et les conseils municipaux des communes traversées par le projet, notamment en Gironde.

Le projet interromprait 369 pistes et impacterait directement 11 points d'eau servant à la défense des forêts contre les incendies (DFCI). Plusieurs

présidents de DFCI de tous départements, de nombreuses ASA/DFCI[1] communales, plusieurs particuliers, ont repris le courriel du 5 décembre directeur de la DFCI des Landes, pour souligner les conséquences de la ligne nouvelle sur l'intégrité et la continuité des pistes de lutte contre l'incendie.

Les conseils municipaux de plusieurs communes demandent que les pistes DFCI soient traités en rétablissements adaptés et conformes aux besoins du SDIS et des professionnels agricoles et forestiers. Elus, syndicats et associations DFCI demandent que l'engagement de RFF de réaliser des pistes de DFCI et forestières de part et d'autre de la LGV soit confirmé afin de rendre possible le raccordement avec les autres voies existantes. Ils estiment que les rétablissements de pistes DFCI ne sont pas assez nombreux et demandent qu'ils soient fixés en liaison avec les groupements professionnels et de défense incendie. Les forestiers insistent pour que RFF assure l'entretien de ces pistes parallèles à la voie principale et d'une manière générale des nouvelles pistes créées.

Globalement, les intervenants prennent acte du fait que les ouvrages de franchissement et les raccordements semblent reprendre les demandes des fédérations départementales de DFCI. Cependant, ils demandent que :

a) Les 20 principes de rétablissement et les aménagements convenus avec les DFCI[2], soient repris tels quels dans la DUP et dans le dossier de suivi des engagements de l'Etat et du Maître d'Ouvrage ;

b) Ces travaux interviennent en dehors du cadre de l'aménagement foncier et soient précédés d'une concertation avec les ASA-DFCI ;

c) Les procédures administratives dérivant des travaux de restauration des infrastructures DFCI soient prises en charge par le concessionnaire ;

d) Des rétablissements soient précisés (dépôts de bois, ouvrages de franchissement) et augmentés (infrastructures nécessaires pour le chantier, construction des lignes électriques, difficultés ponctuelles locales) en concertation avec les ASA-DFCI ;

e) Soient maintenues les continuités des accès pendant les travaux ;

f) Les rétablissements DFCI n'entraînent pas d'allongement de la durée des trajets pour les moyens de lutte contre les incendies et n'aboutissent pas à alourdir les charges d'entretien et de fonctionnement pour les ASA-DFCI ou les propriétaires riverains ; à cet égard, le conseil municipal de Bernos-Beaulac (33) estime qu'il est « inenvisageable d'allonger les voiries impactées

[1] Une lettre similaire a été adressée par les ASA/DFCI d'Arue, Arbanats, Bernos-Beaulac, Cabanac , Captieux, Casteljaloux, Cudos, Goualade, Gourbera, Grignols, Laluque, Landiras, Lavarnac, Lerm et Musset, Lesgor, Lucbardez, Mées-Angoumé, Pouydesseaux, Préchac, Retjons, St Geours de Maremne, Houeilles, Rivières Saas et Goruby, St Léger de Balson, St Michel de Rieufret, St Paul lès Dax, St Yaguen, Tarnos, Uchacq et Parentis, Virelade. Le président de l'ASA de St Vincent de Paul a déposé une observation dans le registre.

[2] Pièce F Etude d'impact/vol. 3.3/ § 5227/p. 118 et 119

pour des raisons de coût d'entretien mais aussi d'allongement des déplacements des usagers ».

g) RFF s'engage à assurer l'entretien des infrastructures DFCI (pistes, collecteurs hydrauliques, points d'eau et places de dépôt de bois) qui seront créées et des abords de la LGV pour limiter les départs de feux de forêt et leur propagation aux massifs forestiers ;

h) La baisse des revenus des ASA-DFCI induite par la réduction des surfaces cotisantes soit indemnisée.

353111 - Risques d'incendie de forêt

Ces organismes mais aussi les associations écologiques et de nombreux particuliers soulignent l'augmentation du risque « incendie » due, selon eux, à la puissance électrique nécessaire au fonctionnement de la ligne ou aux étincelles produites au passage des trains. Ils estiment que la ligne va ralentir l'acheminement des moyens de lutte et de secours mais qu'elle ne constitue pas pour autant un pare-feu suffisant[3]. Selon un mouvement écologiste, les pompiers pourraient même se retrouver pris au piège en cas d'incendie entre la ligne et l'autoroute A65. Certains conseil municipaux soulignent un impact incendie aggravé par la fragmentation du territoire coupant définitivement de nombreuses pistes DFCI.

Par ailleurs, plusieurs intervenants, forestiers ou non, s'inquiètent des conséquences des règles de protection « incendie » : la plupart du temps, une bande entièrement rase doit être conservée en limite de parcelle et ils craignent de devoir dé réduire encore la partie plantée pour conserver un pare-feu suffisant.

353112 - Chemins de débardage

Plusieurs communes estiment que le projet va détruire des pistes forestières indispensables pour l'exploitation du domaine forestier et/ou que les rétablissements des chemins utilisés pour l'exploitation forestière sont la plupart du temps oubliés. Elles estiment aussi que les analyses de l'état initial ne font pas apparaître les caractéristiques complètes et exactes actuelles du réseau routier et que les impacts et mesures associées à ces créations de voies nouvelles n'apparaissent pas dans ce dossier. Elles demandent donc de spécifier le type de profil en travers appliqué à minima sur les rétablissements des voies transférées Elles demandent aussi que les routes départementales et communautaires fassent l'objet de rétablissements répondant aux normes en matière de circulation, en prêtant une attention particulière au problème des secours à personnes, dans de vastes espaces à l'habitat diffus. Elles estiment enfin qu'il n'est pas envisageable d'allonger les voiries impactées pour des raisons de coût

[3] Selon le président de l'ASA-DFCI de Captieux, il n'est pas rare de voir des sautes de feu sur plus de 200 mètres, c'est à dire pouvant traverser l'emprise de la LGV

d'entretien, mais aussi d'allongements des déplacements des usagers. Elles précisent que la circulation des piétons et cyclistes devra être assurée de façon sécurisée, par la création de surlargeurs dans les traversées des LGV.

Des intervenants demandent que les ponts et pistes rétablis par RFF, qui permettront de rejoindre le point de franchissement le plus proche, soient construits et accessibles pour être utilisables par les gros porteurs qui doivent s'approcher au plus près des parcelles. Enfin, les accès aux parcelles doivent être préservés ou rétablis.

Plusieurs demandes précises de modification ou de création de point de franchissement ont été énumérées dans le procès-verbal de synthèse des observations remis au maître d'ouvrage le 13 janvier 2015.

Par ailleurs, le rétablissement des communications (pistes DFCI, débardages) peut modifier sensiblement la circulation sur d'autres chemins qui s'y raccorderont désormais mais qui ne sont pas adaptés (ponts sur ruisseaux limités en tonnage, largeur …).

353113 - Transparences hydrauliques

Le syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest note que le dossier ne mentionne nulle part, que la nappe phréatique est le support de la production forestière. Les faibles pentes et une nappe d'eau très haute rendent la gestion de l'hydraulique très délicate. La transparence hydraulique est jugée essentielle pour la santé et la productivité des exploitations forestières, d'autant que selon des producteurs, des associations de protection de la nature et des collectifs locaux les travaux de l'A65 ont mis en lumière de nombreux problèmes hydrauliques, dont certains ne seraient toujours pas résolus à ce jour. Certes, les intervenants et notamment les responsables des associations DFCI notent que la transparence hydraulique sur les crastes et fossés forestiers est bien soulignée dans le dossier. Mais il est essentiel, dans le contexte du changement climatique, que l'ouvrage ferroviaire et ses annexes respectent le niveau de la nappe phréatique.

Plusieurs municipalités demandent que le réseau hydraulique des fossés soit intégralement rétabli pour garantir un écoulement des eaux de surface efficaces

Pour de nombreux intervenants et les associations de défense de l'environnement, notamment la « SEPANSO-Landes », l'analyse de l'impact de l'ouvrage sur la ressource en eau, ne tient pas compte de ses conséquences sur la production forestière, les arbres puisant l'eau nécessaire à leur croissance dans cette ressource. Ils soulignent qu'un abaissement des nappes souterraines aura aussi des conséquences sur la productivité sylvicole (croissance plus lente, qualité du bois, conséquences sur les essences exploitées). Ils demandent que l'ouvrage ferroviaire et ses annexes respectent le niveau de la nappe phréatique.

35312 - Consommation de surfaces forestières

353121 - La destruction de la forêt

La très grande majorité des observations touchant la sylviculture parlent de la destruction de la forêt. Le dossier précise que le projet « lignes nouvelles » va occuper 4830 ha de terres naturelles, agricoles et forestières et se traduire par le défrichement de 2870 ha, pour l'essentiel dans le massif des Landes de Gascogne. Ce chiffre est souvent repris pour souligner l'effet négatif du projet sur l'environnement et notamment par l'association Alternative LGV Midi Pyrénées qui regroupe les diverses association constituées le long du trajet de la ligne LGV dans le Tarn et Garonne.

La plupart du temps cette critique est très générique et constitue après l'analyse socio-économique, le principal argument soulevé contre les lignes nouvelles. En effet, sur plus de 600 observations relatives à la consommation de surfaces forestières, seules 121 proviennent de propriétaires ou d'exploitants déclarés, de parcelles boisées et/ou abordent des points plus précis. Les autres critiques de nature générique, dont plusieurs provenant d'associations de protection de l'environnement[4], dénoncent globalement la destruction de la forêt en soulignant ses conséquences économiques, patrimoniales et paysagères ou environnementales (biodiversité et dérèglement climatique) voire en annonçant *« une catastrophe sanitaire annoncée à laquelle les responsables devront répondre devant les tribunaux qui seront saisis».* En général, ces opposants privilégient l'amélioration des voies existantes, jugée beaucoup moins pénalisante pour la sylviculture et la forêt ; ils s'interrogent sur les raisons pour lesquelles la ligne ne suit pas la récente autoroute A65 afin, selon eux de ne pas multiplier les *« saignées dans la forêt landaise ».*

Par ailleurs, plusieurs conseillers municipaux ou propriétaires d'airials, constatant les restrictions apportées récemment par le code de l'urbanisme à l'évolution des bâtis, s'insurgent contre la facilité avec laquelle on va autoriser en forêt des constructions beaucoup plus pénalisantes que de simples bâtis !

Le prélèvement de surfaces consacrées à la sylviculture est dénoncé aussi par de nombreuses municipalités qui s'opposent formellement au projet[5], essentiellement en Gironde et Lot et Garonne, estimant que la LGV va détruire leur commune du fait de l'impact économique négatif pour les territoires ruraux et l'enclavement des zones rurales. Les collectivités territoriales demandent notamment que :

a) des franchissements soient mis en place afin de permettre l'accès aux chemins de randonnée et faciliter la circulation des espèces animales sur l'ensemble des espaces boisés ;

---

[4] ADIRE, Coordination 47, CADE, SEPANSO etc…

[5] Notamment : Houeillès, Balizac, Landiras, Anzex, Louchat, Ayguemortes, Préchac, Saint-Médard-d'Eyrans, Montesquieu, Cudos, communauté de communes du Bazadais, Bernos-Beaulac

b) les propriétés impactées soient totalement indemnisées ;

c) une redevance soit acquittée par l'opérateur au bénéfice des collectivités locales impactées, en rapport avec le kilométrage de lignes traversant le territoire et les impacts spécifiques subis, notamment ceux liés au triangle ferroviaire.

Dans son ensemble et notamment à travers ses organisations syndicales, la profession sylvicole semble, en général, s'opposer au projet de LGV et refuse ce qu'elle appelle une « saignée » dans le massif forestier. Le syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest, a notamment adressé à ses adhérents un « modèle d'observations et de propositions à formuler dans le cadre de l'enquête publique ». Les arguments développés ont été repris par plusieurs groupements forestiers, présidents d'ASA-DFCI et exploitants.

353122 - Prélèvement sur les exploitations forestières

L'atteinte aux exploitations forestières a été chiffrée par le syndicat des sylviculteurs et plusieurs conseils municipaux : Les 2870 ha de forêt défrichés, induirait une perte de production potentielle de plus de 700.000 m3 soit près de 10% de la récolte annuelle du massif des Landes de Gascogne. La surface des parcelles forestières directement perturbées par le passage de la LGV peut être estimée à 14 350 ha. 114 propriétés gérées suivant un document de gestion durable seraient directement amputées ou coupées en deux.

Ces expropriations de parcelles boisées sont parfois contestées sur le fond mais c'est surtout les délais d'expropriations qui inquiètent fortement les forestiers car ils manquent de visibilité sur l'acquisition de leurs biens. Ils craignent aussi une dévalorisation du reste de leur propriété après l'amputation des parcelles impactées par le projet. Ainsi, plusieurs intervenants s'interrogent sur l'importance de l'emprise future au niveau des gares nouvelles, des franchissements complexes, des zones de dépôts définitives ou encore des emprises temporaires pendant les travaux. RFF doit se positionner rapidement sur le calendrier et la localisation des acquisitions définitives ou temporaires de parcelles sylvicoles. Le syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest estime aussi que *« le concessionnaire doit s'engager sur le financement des échanges et cessions amiables de biens forestiers ainsi que de l'animation nécessaire à leur réalisation. »*

Certains estiment aussi que l'effet de cumul du projet avec l'autoroute A65 n'a pas été pris en compte dans le dossier soumis à l'enquête publique et demande de préciser l'impact de ce cumul sur toute la partie où la future voie nouvelle longe l'autoroute A65.

A noter aussi que plusieurs cabinets d'avocats ont adressé de nombreux courriers *« en tant que conseil »* de particuliers ou d'exploitations agricoles ou sylvicoles, *« directement impactées, et de façon très importante, par le projet*

concerné par la procédure de déclaration d'utilité publique mise en œuvre par RFF ». Ils contestent en droit leur expropriation et formulent des observations en demandant de bien vouloir y répondre dans le cadre du rapport

Enfin, le prélèvement peut mettre en péril la survie de l'exploitation. Ceux qui estiment ne plus pouvoir continuer, s'interrogent sur les indemnités qui leur seront versées au delà du rachat des terres.

Dans ces conditions, les collectivités territoriales demandent que *« le fonds de solidarité territorial (FST) soit mis en place dans les plus brefs délais, avec possibilité pour les acteurs locaux, de le mobiliser dès le dépôt du rapport* (de la commission d'enquête)*, avant même la déclaration d'utilité publique, pour des projets urgents qui seraient en anticipation ou en lien avec l'arrivée future des LGV. »*

353123 Compensation des défrichements

Les sylviculteurs sont particulièrement attachés à la compensation des défrichements puisqu'elle constitue à la fois une mesure de rétablissement écologique et de reconstitution de l'outil de travail. Cependant, un intervenant estime que cette compensation est un cadeau aux propriétaires qui n'ont pas respecté leur plan de gestion, puisqu'elle consisterait à revaloriser des parcelles en déshérence suite aux tempêtes.

Les représentants syndicaux des forestiers s'inquiètent des compensations qui pourront être demandées pour la destruction des habitats des 197 espèces protégées directement concernées par les emprises et les 250 ha de zones humides identifiées dans le périmètre impacté. Ils estiment que ces compensations devront être définies de façon à ne pas rompre l'équilibre avec la forêt de production, afin de ne pas aggraver l'impact forestier déjà lourd du projet.

C'est pourquoi, les intervenants soulignent que les défrichements doivent faire l'objet d'une compensation conforme à la note de cadrage régional sur le défrichement établie par la Préfecture de la région Aquitaine en 2012, afin de restaurer à terme, le potentiel de production forestière. Ils demandent que les solutions de compensation soient mises en œuvre dans la région Aquitaine afin d'y maintenir le potentiel économique et environnemental.

Les communes demandent aussi de bénéficier, pour les forêts communales expropriées, *« des mêmes conditions* (de restitution) *que celles demandées par l'ONF, à savoir 1,5 fois la surface cédée ».*

Par ailleurs, une dizaine de personnes s'interrogent sur les obligations qu'elles ont pu contracter à l'occasion des aides publiques accordées pour reboiser après les catastrophes naturelles récentes. Aidés ou pas, ces reboisements sont récents et ont induit des dépenses notables dont les propriétaires entendent être indemnisés.

Enfin les responsables syndicaux et des ASA-DFCI demandent que les organisations communales et locales soient systématiquement intégrées aux concertations nécessaires à la mise en œuvre des mesures de compensation.

35313 Compensation des atteintes aux espaces boisés protégés

Les observations portant sur les conséquences du projet sur les zones classées en « espaces boisées classées » (EBC) dans les PLU ne sont pas analysées ici. Le problème du défrichement des parcelles aidées a été évoqué ci-dessus.

Neuf observations font référence à cet aspect. L'une concerne la disparition d'une parcelle privée 2,5 ha avec de très beaux chênes. Une autre demande un tracé plus au nord de la commune qui aurait limité le nombre des ouvrages et des expropriations et évité de faire disparaître un magnifique bois de châtaigniers. Le propriétaire d'un bois de plus de 3 ha sollicite une expertise à la charge de RFF avant les travaux car ce bois est traversé par une canalisation très ancienne qui a été répertoriée par les archéologues.

Le problème de l'impact du projet sur la hêtraie des gorges du Ciron fait l'objet de plusieurs observations des associations et collectivités territoriales concernées. Le président du syndicat d'aménagement du bassin versant du Ciron, président de la commission locale de l'eau du SAGE Ciron, estime que *« cette hêtraie aurait dû être analysée dans la notice d'incidence de façon spécifique car son intérêt mondial est avéré et suscite l'intérêt du monde scientifique depuis des années. Elle fait l'objet d'un programme d'étude et de sauvegarde portée par le Syndicat en partenariat avec l'INRA. La perturbation du milieu provoquée par le projet GPSO pourrait avoir une incidence sur le microclimat de la vallée qui a permis de maintenir cette hêtraie depuis plus de 40 000 ans ».*

Le gestionnaire de la SEPANSO estime que le tracé ne tient pas compte des zones dévastées par la tempête Klaus qui ont été classées en biodiversité conformément aux recommandations de l'ONF[6]. Il attribue cela au fait que, selon lui, les études complémentaires n'ont pas été faites après la détermination du fuseau de 500m.

35314 Réorganisation des exploitations forestières et limitation des emprises

Le morcellement des propriétés agricoles et forestières est souvent invoqué comme argument pour s'opposer au projet. Certains propriétaires soulignent cependant le fait que leur exploitation est totalement coupée en plusieurs morceaux par le projet.

[6] Dont l'instruction 09-T-71 réaffirmerait l'importance d'une trame de vieux bois destiné à maintenir la biodiversité présente mais aussi à permettre l'expression de sa dynamique par la mobilité des espèces

Le morcellement des exploitations ne concerne pas que des particuliers, mais aussi les collectivités territoriales. Elles souhaitent notamment connaître le devenir de l'ensemble des terres boisées, la base sur laquelle les communes seront indemnisée sur les terrains pris, les possibilités de gestion de l'ensemble des forêts communales impactées et obtenir une aide financière appropriée pour en faire un reboisement normal.

Le problème de l'impact financier de la construction de la LGV sur la dévaluation du foncier bâti à proximité de la ligne nouvelle est fréquemment évoqué par les sylviculteurs.

Au delà de la perte de valeur foncière, les associations de sylviculteurs et les propriétaires évoquent d'une part, la baisse de productivité qui peut dans certains cas entraîner la disparition des exploitations et d'autre part, l'aménagement foncier.

353141 La baisse de productivité

Les intervenants estiment que le projet va occasionner une baisse de productivité des exploitations en raison de l'allongement des trajets, de la multiplication des effets de lisières et de la réduction de la surface unitaire des parcelles. Pour certains propriétaires[7], l'effet direct sur l'exploitation se double d'un effet indirect puisque le domaine est en partie loué pour la chasse.

Enfin, les professionnels estiment que la LGV pourrait déséquilibrer le marché du bois entraînant une baisse des recettes des sylviculteurs. Cette situation aurait alors des effets induits sur l'ensemble de l'économie locale très dépendante de la production de bois.

Un particulier demande comment sera indemnisé le fait que sa parcelle boisée fournissait son bois de chauffage.

353142 Allongement des trajets

Tout en rappelant que le rétablissement des pistes DFCI ne doit pas se traduire par un allongement du temps d'intervention des moyens de lutte, les forestiers qui se sont exprimés s'inquiètent de l'effet de coupure que va représenter la voie nouvelle. Ils estiment que l'aménagement foncier ne résoudra pas toutes les situations et que le morcellement de leur propriété va les contraindre à des trajets supplémentaires coûteux. En outre, ils soulignent que cette situation peut éloigner le point d'enlevé du bois, des routes accessibles aux gros porteurs et, partant faire baisser le prix réel d'achat du bois.

[7] Notamment la propriété Gauban (500 ha) à Bourriot-Bergonce (40) : chasse aux cervidés (15000 €/an).

353143 L'effet de lisière

Plusieurs intervenants s'interrogent sur les conséquences possibles de la création de lisières supplémentaires. Ils rappellent que l'effet de lisière sur le plan parasitaire et sur les chablis (tempêtes) a été démontré par des travaux scientifiques. La création de dégâts aurait été mesurée à partir de la lisière sur une distance allant de 10 fois la hauteur des arbres en lisière entrante jusqu'à 50 fois la hauteur en lisière sortante. Certains affirment que toutes les parcelles situées le long des infrastructures similaires existantes auraient été abîmées à 80% et plus. D'autres estiment que l'emprise de la LGV crée une trouée dans l'axe des vents dominants qui entraînerait un risque de destruction des pins en bordure de la voie ferrée. Au minimum, les sylviculteurs estiment que les zones de lisières sont plus exposées et donc beaucoup moins productives. Sans, pour le moment, chiffrer la profondeur ni l'ampleur de cet effet, ils demandent qu'il soit pris en compte dans les indemnisations qui seront versées.

353144 La réduction de la taille des parcelles

Un représentant syndical résume les avis exprimés par les forestiers quand il dénonce « l'amputation ou l'éclatement des parcelles unitaires de gestion ». La plupart soulignent que la LGV va diviser des propriétés patiemment constituées en un seul tenant. Cette situation conduit selon eux à remettre en cause les plans de gestion, à rendre l'exploitation de certaines parcelles peu rentable, voire à gêner la plantation de certaines espèces. Certains demandent donc que les parcelles impactées soient rachetées en totalité car le reliquat n'est plus exploitable.

35315 L'aménagement foncier

Le fait que le projet ne soit encore qu'au stade d'avant-projet sommaire (APS) et que l'enquête parcellaire soit décalée par rapport à l'enquête publique de DUP, inquiète fortement les sylviculteurs, compte tenu de la durée des opérations d'aménagement. Ils évoquent les aménagements fonciers liés à l'autoroute A65 qui seraient encore en cours. Les sylviculteurs veulent prendre rang et demandent donc la mise en place rapide des commissions d'aménagement foncier pour un remplacement parcellaire homogène.

Les propriétaires et les élus demandent donc un déclenchement rapide de la procédure, une meilleure visibilité sur les opérations d'expropriation et un engagement du porteur de projet sur le financement des échanges et cessions amiables de biens forestiers ainsi que de l'animation nécessaire à leur réalisation

D'une manière générale, les intervenants demandent que les surfaces expropriées ou morcelées soient effectivement compensées. Ils souhaitent que l'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) soit opéré prioritairement avec inclusion d'emprise. Ils s'interrogent sur la prise en compte des délaissés et sur l'acquisition des parcelles situées entre la ligne

et l'exploitation forestière. Enfin ils demandent la prise en compte du préjudice moral

La principale question qui reste en suspens concerne l'efficacité des mesures qui permettront de reconstituer les exploitations touchées par le projet. La rentabilité, voire la pérennité de ces exploitations, nécessite que les surfaces expropriées ou morcelées soient effectivement compensées. C'est naturellement l'objet des mesures d'aménagement foncier, mais aussi celles des boisements destinés à compenser les défrichements envisagés. Or, en dehors de zones dévastées par les récentes catastrophes naturelles, qui ne peuvent être considérées comme des boisements nouveaux, la disponibilité foncière est très faible dans le massif des Landes de Gascogne. Le reboisement ailleurs en Aquitaine, notamment en Dordogne, sera sans utilité pour les sylviculteurs landais ou girondins. En outre, la reconstitution de certaines exploitations agricoles très impactées et/ou irriguées pourrait conduire à des défrichements supplémentaires pour reconstituer des surfaces cultivables suffisantes.

3532 Synthèse des éléments du dossier relatifs à la sylviculture.

35321 Généralités

Tout d'abord, parmi les 21 engagements pris par le porteur de projet[8] et rappelés au § 1413 du présent rapport, l'engagement n°13 « préserver les terroirs et favoriser le développement des activités agricoles, viticoles et sylvicoles » concerne directement les exploitants forestiers. Il s'agit d'une part de participer au développement d'une forêt durable (plantations expérimentales, innovation dans les modes d'exploitation et de transport du bois) et d'autre part de valoriser la filière bois (bois énergie, bois construction).

Il convient ensuite, de rappeler d'autres engagements. Le n° 5 consiste à minimiser la vulnérabilité de l'infrastructure aux conséquences du changement climatique ; le n° 9, à minimiser l'effet d'emprise ; le n°10, à réduire l'utilisation de produits polluants et à favoriser la réhabilitation de sites pollués ; le n° 18, à anticiper les problématiques de réserves foncières[9].

Enfin le dossier dresse l'inventaire des effets du projet sur la sylviculture et l'exploitation forestière. Les effets directs : acquisition de parcelles boisées, effet de coupure, risques de chablis, risques d'incendie et refonte des documents de gestion et les effets indirects : effets sur le milieu physique ; effets économiques ; effets indirects liés aux travaux connexes des opérations d'aménagement foncier, aux dépôts de matériaux…

[8] Pièce F/vol.1/§ 344/p.40

[9] Par un conventionnement avec les SAFER pour la mise en réserves foncières en vue de compenser les prélèvements de terres agricoles. Les conventions entre le maître d'ouvrage et les SAFER comprennent un engagement stipulant que 20 % des surfaces seront rétrocédées à des productions sous signes officiels de qualité ou d'origine.

35322 Réseau DFCI, chemins de débardage et transparence hydraulique

Le dossier précise que la LGV n'engendre pas d'augmentation significative du risque d'incendie. Il souligne que 20 principes de rétablissement du réseau de DFCI ont été élaborés et validés avec les unions départementales de DFCI. Ils sont évoqués dans le dossier mais n'y sont pas formellement décrits[10].

La double vocation des pistes sera maintenue. Les rétablissements DFCI interviendront en dehors du cadre de l'aménagement foncier. Les emprises nécessaires au rétablissement du réseau DFCI seront acquises par le maître d'ouvrage.

Une piste sera créée de part et d'autre des lignes nouvelles, permettant de rejoindre les ouvrages de franchissement. Des franchissements réguliers des lignes nouvelles sont prévus. Les réseaux hydrauliques (cours d'eau, crastes) seront rétablis. Les ressources en eau affectées par le projet seront compensées. Les franchissements des emprises lors de la période des travaux seront maintenus. Afin de limiter les départs de feux de forêts et leur propagation, les abords des lignes seront sécurisés. À ce titre, des « pistes blanches » seront créées le long de la ligne partout où cela est possible en milieu forestier

En outre, les zones de freinage seront aménagées de manière à limiter le risque incendie ; les zones de délaissés et les zones interstitielles seront accessibles dans les mêmes conditions que le reste du massif ; les zones de croisement entre les voies ferrées où la continuité des réseaux DFCI sera assurée.

En matière de transparence hydraulique, le dossier indique que les réseaux de drainage seront rétablis après avis technique des propriétaires et exploitants concernés et que les effets sur les microclimats seront pris en compte au stade des études détaillées. En cas d'effet avéré, des mesures correctives seront prises.

Pour les chemins de débardage, il est prévu le rétablissement des cheminements sylvicoles en concertation avec les collectivités locales, les syndicats sylvicoles et les exploitants concernés. Ces rétablissements se feront sur place ou par rabattement sur d'autres voiries, en concertation avec les acteurs locaux. Les circulations sylvicoles interrompues seront rétablies par des passages dénivelés ou par rabattement. Dans les Landes, le Sud de la Gironde et la partie forestière du Lot-et-Garonne, ces ouvrages seront dimensionnés pour assurer le passage des engins au gabarit de 4,85 m au lieu de 4,50 m dans les autres secteurs.
Compte tenu de l'évolution possible de la structure des exploitations dans les années à venir, de la réalisation effective ou non d'aménagements fonciers, l'emplacement exact des rétablissements sera étudié à un stade plus avancé des projets.

[10] Pièce F Etude d'impact / volume 3.3 § 5.2.2.7

Le rétablissement de la voirie locale participera également à la réduction de l'effet du projet sur les déplacements effectués dans le cadre des activités agricoles.

35323 Consommation de surfaces forestières

Le dossier précise que le projet représente une emprise d'environ 2 870 ha de forêt[11].

Après avoir rappelé que l'effet de la LGV sur les exploitations forestières est fonction de la superficie, de la configuration parcellaire et des secteurs concernés (investissements à long terme par exemple pour améliorer la productivité), le dossier[12] prévoit une série de mesures visant à limiter les effets sur la sylviculture. Les emprises du projet sont limitées au strict nécessaire et la création de délaissés difficilement exploitables a été évitée au maximum[13]. Des protocoles d'accord seront établis entre le maître d'ouvrage et les organisations professionnelles agricoles et forestières. Pour les zones de dépôts, les excédents de matériaux seront utilisés pour restituer des surfaces à l'agriculture. Dans le cas de dépôts provisoires, les terrains agricoles seront remis en état pour être restitués à l'exploitation. Les zones de dépôts définitifs seront préférentiellement implantés dans les délaissés. L'épaisseur de terre végétale remise au-dessus des matériaux déposés sera au moins égale à l'épaisseur de terre végétale initiale. Les réserves foncières permettront de compenser les emprises subies par les exploitations, d'optimiser les aménagements fonciers et de réduire les perturbations du marché foncier.

Le dossier indique que la limitation des surfaces à défricher s'applique aussi bien pour la largeur de la trouée à déboiser sur l'emprise, que pour l'ouverture de pistes d'accès.

Il prévoit la compensation des boisements substitués et, dans la mesure des disponibilités foncières, les reboisements de délaissés ou de zones sensibles sur le plan paysager

Il rappelle, en outre, que les opérations de défrichement sont encadrées par le Code Forestier[14]. Il souligne que les procédures relatives aux défrichements seront menées lors des phases ultérieures du projet. Elles définiront précisément les effets et les mesures du projet sur les boisements. Les modalités de compensation de ce défrichement seront définies dans le cadre des autorisations de défrichement en lien avec les services administratifs concernés.

---

[11] Gironde 1263, Lot-et-Garonne 476, Tarn-et-Garonne 89, Haute-Garonne 5, Landes 1 032

[12] Pièce F Etude d'impact / volume 3.3.

[13] Concernant l'A65, RFF le dossier affirme que le projet conserve, dans la zone de jumelage entre l'A65 et le projet de lignes nouvelles, une bande de largeur suffisante pour que l'exploitation sylvicole puisse y perdurer.

[14] Articles L.214-13 et suivants et L.341-1.

La consommation des espaces sylvicoles sera compensée selon les règles définies par les arrêtés préfectoraux dans chaque département. Les modalités de cette compensation seront fixées par les services de l'État en fonction de la nature et des fonctions remplies par les boisements substitués. Dans la mesure des disponibilités foncières, les reboisements de délaissés ou de zones sensibles sur le plan paysager sont préconisés afin de compenser totalement ou partiellement la perte de secteurs boisés ; il sera veillé également à ce que ces boisements compensateurs proposés soient cohérents avec les objectifs relatifs à l'insertion des projets dans les territoires traversés, avec la reconstitution d'unités fonctionnelles et la protection des milieux naturels.

Dans le cadre du programme d'anticipation foncière, une première étape doit permettre le reboisement compensateur d'environ 25 % de la surface d'emprise forestière. Il consiste à financer du boisement, en échange d'un engagement des propriétaires, de conserver et d'entretenir le peuplement forestier pendant un certain nombre de décennies. Il ne s'agit pas nécessairement d'acquisition foncière par le maître d'ouvrage. Sa montée en puissance sera poursuivie en fonction du calendrier général des projets.

35324 Compensation des atteintes aux espaces boisés classés (EBC)

Le dossier[15] rappelle l'article L 130-1 du code de l'urbanisme qui stipule que : « Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements. Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. »

Il précise que la procédure de MECDU porte donc également sur le déclassement de ces espaces (voir chapitre IV du présent rapport). Le périmètre retenu pour ce déclassement (généralement 50 m de part et d'autre des emprises du projet, mais limité aux emplacements réservés en cas d'EBC en site Natura 2000) a pour objet de ménager une nécessaire souplesse pour le calage final du projet technique. En l'absence d'une telle marge, il serait nécessaire de mettre en œuvre une procédure complémentaire pour ajuster le nouveau contour des EBC en cas de modifications du tracé au stade des études détaillées. Pour les lignes nouvelles, la surface totale d'EBC situés dans la bande des 500 m est de 681 ha dont 213, 6 sont estimés à déclasser.

Les mesures de compensation, par exemple des boisements compensateurs, seront définies par l'Etat, lors de la demande d'autorisation de défrichement.

[15] Pièce F/Volume 3.3/§5213

A l'issue des travaux, les EBC en définitive non concernés par l'aménagement pourront être classés à nouveau par les collectivités territoriales.

35325 Réorganisation des exploitations forestières et limitation des emprises

Le dossier[16] rappelle que les effets déjà amorcés en « phase travaux », vont devenir définitifs : déstructuration des exploitations (séparation en deux des parcelles), interruptions de circulation (pistes forestières et voies de circulation) et allongements des parcours entre bâtiments et parcelles. La déstructuration du parcellaire impliquera une réorganisation de la gestion.

La réduction de ces effets repose essentiellement sur l'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) évoqué ci-dessous. Pour les isolats générés par l'infrastructure, seront définis des aménagements d'accompagnement permettant de rétablir les conditions d'exploitation et les orientations à prendre si celle-ci est compromise (telles qu'intégration dans les emprises ferroviaires, point d'appui pour des boisements compensateurs, maintien selon le souhait du propriétaire…).

En matière de lisières, outre les mesures destinées à limiter l'ampleur des défrichements, le dossier prévoit de respecter le sol en place en dehors de l'emprise, de mettre en œuvre des mesures conservatoires pour les sujets maintenus, de limiter la constitution des remblais au pied des arbres et de reconstituer le plus tôt possible les lisières avec des essences locales selon des principes d'aménagement qui seront soumis aux administrations et organismes concernés (DDT, ONF, CRPF…). Toutefois, le dossier précise que le détail de ces mesures sera déterminé lors des phases ultérieures, le traitement des lisières ne pouvant être prévu qu'au moment de la définition du projet d'exécution.

Le dossier admet que l'effet de substitution est particulièrement sensible sur les espaces forestiers. La superficie touchée est toujours supérieure à l'emprise, notamment à cause des chablis, et se trouve augmentée lors de passages en déblai ou en remblai. La réduction de la taille des parcelles se traduit par une diminution de la superficie des unités de gestion avec une incidence sur les documents y afférents (plan de gestion) et par des effets sur le bâti annexe de la production forestière.

Selon le dossier, les mesures correctives reposent principalement sur l'aménagement foncier, mais il prévoit aussi des aides individuelles.

En effet, le maître d'ouvrage pourra financer des études technico-économiques portant sur l'adaptation des exploitations qui subiraient un impact très fort ou très spécifique. Les protocoles d'accord établis entre les

[16] Pièce F /volume 3.3/§5226

organisations professionnelles agricoles et le maître d'ouvrage, en lien avec France Domaine, donneront un cadre homogène pour l'indemnisation des diverses situations individuelles rencontrées.

En outre, des mesures d'aide à la réinstallation et à la reconversion, prévues au code rural s'appliqueront. Selon l'article L 352-1, le maître d'ouvrage doit « *remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'installation, sur des exploitations nouvelles comparables, des agriculteurs dont l'exploitation aurait disparu ou serait gravement déséquilibrée, ou, s'ils l'acceptent, à la reconversion de leur activité* ».

Selon l'article R 352-2, pour être considérée comme gravement déséquilibrée, une exploitation du fait de l'expropriation doit répondre à une des conditions suivantes :
-un bâtiment essentiel à la vie de l'exploitation est exproprié et ne peut être reconstruit ;
-le pourcentage des terres expropriées représente une valeur de productivité supérieure à 35 % au sens de l'article L 123-4 ;
-le pourcentage des terres expropriées représente une valeur de productivité supérieure à 10 % et la surface restante est inférieure à la surface minimum mentionnée à l'article L.312-5 ;
-il est impossible, en poursuivant l'exploitation, de couvrir normalement les charges non réductibles subsistant après l'expropriation.

L'article R 352-11 prévoit que les agriculteurs peuvent demander une indemnité financière au maître d'ouvrage pour leur reconversion hors de l'agriculture.

35326 - L'aménagement foncier

Selon le dossier, la réduction des effets du projet sur les exploitations sylvicoles repose d'abord sur l'aménagement foncier. Celui-ci ne dépend pas du maître d'ouvrage[17]. Il est conduit, sous l'égide du conseil général du département concerné par les commissions communales (CCAF), intercommunales (CIAF) et départementales (CDAF) d'aménagement foncier. Le dossier rappelle toutefois, les dispositions des articles L 123-24 et R 123-30 à 38 du code rural qui font obligation au maître d'ouvrage, dans l'acte déclaratif d'utilité publique, de remédier aux dommages causés, en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier mentionnée au 1° de l'article L 121-1 et des travaux connexes (chemins, fossés…).

3533 Questions de la commission d'enquête au maître d'ouvrage

T53Q1 Plusieurs intervenants, forestiers ou non, s'inquiètent des conséquences des règles de protection incendie : la plupart du temps, une bande entièrement rase doit être conservée en limite de parcelle. Après

[17] Articles R.123-30 et suivants du code rural.

acquisition des terrains impactés par l'emprise du projet, devront-ils encore reculer la zone effectivement plantée ?

T53Q2 Le porteur du projet peut-il préciser les mesures qu'il entend prendre pour éviter ou, à défaut, compenser ou indemniser les chutes de production forestière liées à l'abaissement des nappes souterraines ?

T53Q3 Le porteur du projet prendra-t-il en compte les demandes d'adaptation des chemins privés ou ruraux18 et sous quelle forme ?

T53Q4 La commission demande au porteur de projet de rappeler clairement les 20 principes de rétablissement et les aménagements convenus avec les DFCI et de préciser le dispositif de concertation qui sera mis en place pour les rétablissements d'itinéraires. Quand et comment les demandes de modification de rétablissements seront-elles acceptées ? Quelles seront les caractéristiques des pistes rétablies et des pistes longitudinales à la voie (largeur, tonnage, accessibilité aux véhicules routiers…) ? Quels ouvrages, pistes et routes seront entretenues par le porteur de projet? Comment seront prises en compte les modifications, lors de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme y afférents ? Le maître d'ouvrage participera-t-il au financement des ASA-DFCI en tant que propriétaire de l'emprise de la LGV ?

T53Q5 Pour les prélèvements sur les exploitations forestières, les intervenants demandent que le porteur de projet se positionne clairement sur les indemnisations qui seront versées en dehors des acquisitions et de l'aménagement foncier (AFAF) pour compenser les surfaces prélevées par le projet : indemnisation pour perte d'exploitation ; dévalorisation des biens fonciers par la diminution de surface et l'effet de coupure ; emprises temporaires ; effets des travaux ; prise en compte des effets cumulés avec l'A65 ; prise en compte des reboisements, aidés ou non, suite aux catastrophes naturelles récentes. Ces situations feront-elles l'objet d'une évaluation individuelle afin de définir les indemnités les mieux adaptées, dans un cadre négocié avec le syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest ?

T53Q6 Certaines communes demandent si, en dehors du fonds de solidarité territorial, une redevance sera acquittée par l'opérateur au bénéfice des collectivités locales impactées, en rapport avec le kilométrage de lignes traversant le territoire et les impacts spécifiques subis

T53Q7 La commission demande de préciser le dispositif de concertation qui sera mis en place pour les boisements compensateurs.

T53Q8 La commission demande donc au porteur de projet quelles seront les modalités de compensation offertes pour les forêts communales

T53Q9 Pour les parcelles ayant fait l'objet d'aide financière publique entraînant des obligations de planter et d'exploiter pendant des années

[18] Voir notamment l'observation de Jean Dartigolles (33-BALI-52) sur le chemin conduisant au PRO au PK 49.

comment les sylviculteurs concernés seront-ils dédouanés de ces obligations et indemnisés des conséquences ?

T53Q10 La commission demande au porteur de projet si des mesures sont envisagées pour indemniser les sylviculteurs qui seraient lésés par la seule proximité de la LGV, nonobstant les autres conséquences évoquées ci-dessus (morcellement, allongement des trajets, effets de lisière, rétablissements hydrauliques etc.).

T53Q11 Considérant que les aménagements fonciers peuvent ne pas tout résoudre, les intervenants de la forêt seront-ils indemnisés de l'allongement des temps de trajet et/ou de l'éloignement des points d'enlevé, des effets de bordure fragilisant les peuplements riverains, de la réduction de la taille des parcelles ?

T53Q12 La commission demande au porteur de projet de mieux préciser le dispositif de concertation qui sera mis en place pour définir les indemnisations qui pourraient être versées aux sylviculteurs, hors aménagement foncier agricole et forestier et travaux connexes.

T53Q13 Comment le porteur de projet pourra-t-il garantir la reconstitution d'exploitations forestières rentables ?

T53Q14 La commission demande au porteur de projet quand il sera en mesure de définir un calendrier des opérations d'expropriation.

T53Q15 La commission demande de préciser dans quelle mesure, les collectivités territoriales responsables de l'assainissement devront supporter la collecte et le traitement des eaux de ruissellement engendrées par le projet.

T53Q16 La commission demande au porteur de projet d'apporter une réponse personnalisée à ceux qui ont soulevé un problème précis, particulier ou personnel : 33-BALI-3, 33-BALI-26, 33-BALI-51, 33-BALI-52, 33-BERN-56, 33-CAPT-3, 33-CAPT-7, 33-CAPT-11, 33-CAPT-13, 33-CUDO-9, 33-ESCD-1, 33-ESCD-19, 33-LAND-57, 33-PREC-34, 33-SSEL-57, 33-SSEL-94, 40-BEGA-3, 40-BEGA-6, 40-BEGA-7, 40-BEGA-8, 40-BEYL-2, 40-BOUR-7, 40-CARC-10, 40-LESG-1, 40-LESG-2, 40-LESG-4, 40-PONT-1, 40-PONT-9, 40-RETJ-1, 40-SAVI-4, 40-SAVI-10, 47-AMBR-3, 47-AMBR-4, 47-AMBR-5, 47-FARG-1, 47-HOUE-9, 47-PIND-1, 47-POMP-34, 47-SCBR-1, 82-DONZ-14, 82-LCSP-12, 82-LCSP-25, 82-SCIR-38, COUR-74, COUR-336, COUR-37, COUR-130, COUR-154, COUR-617 (ou 40-MDMA-3), COUR 703 Bis, INTE-419, INTE-1529, INTE-1349, INTE-1783, INTE-1858.

3534 Réponses du maître d'ouvrage

Le porteur du projet a répondu à toutes les questions posées par la commission et fourni des réponses aux observations particulières émanant de propriétaires riverains impactés.

35341 Réseau DFCI et chemins de débardage

Le maître d'ouvrage rappelle que : « *les études de déplacement des ouvrages PRO-piste seront poursuivies dans le cadre de l'Avant-Projet Détaillé et la phase études d'exécution (PRO) ». Il* précise que : « l*es rétablissements d'itinéraires continueront d'être concertés avec les professionnels de la forêt, dont les ARDFCI et ASA DFCI, les services de secours du département, les gestionnaires de voiries routières (Conseil Général, communes), d'abord en lien avec la mise au point du Dossier des Engagements de l'Etat, puis lors des études détaillées. Cette concertation se fera aux niveaux départemental et local Concernant la voirie provisoire de chantier, il souligne que les SDIS et les sylviculteurs seront associés aux évolutions des rétablissements d'itinéraires des DFCI, au même titre que pour les autres réseaux viaires ».*

Il a précisé : « *les caractéristiques des pistes rétablies et des pistes longitudinales à la voie*[19] *et rappelé que les ouvrages, pistes et routes seront entretenues par SNCF-Réseau*[20] *».*

353411 Risques d'incendie de forêt (réponse à T53Q1)

Le maitre d'ouvrage rappelle : « *qu'au-delà de l'emprise de la plateforme ferroviaire (voie, ballast et plateforme d'assise), seront construites des pistes DFCI avec leur fossé d'assainissement de part et d'autre de la ligne, qui assureront la bande rase nécessaire à la protection incendie. Il ajoute que, pour limiter les départs de feu aux abords des voies, des pistes en sable dites « pistes blanches » utilisables par les services d'entretien et d'exploitation mais aussi par les services de défense contre l'incendie seront réalisées dans l'emprise travaux. Après la mise en service de la ligne, ces pistes auront la fonction de zones coupe-feu. Il ne sera donc pas nécessaire de reculer la zone boisée au-delà de l'emprise nécessaire aux travaux, sous réserve de la règlementation en vigueur à ce moment là. Il précise en effet qu'il n'est pas prévu d'instaurer de « servitude non plantandi » comme cela peut exister pour les réseaux de transport de gaz ou d'électricité. Toute fois, la distance de recul d'une plantation par rapport à une limite séparative est celle fixée par l'article 671 du code civil. Par ailleurs, le code forestier (art. L131-16) fixe une servitude de débroussaillement qui permet à SNCF Réseau, après en avoir avisé le propriétaire forestier riverain, de débroussailler une bande de 20 m de large de part et d'autre de la voie ferrée.* »

---

[19] Les pistes forestières d'entretien et d'exploitation sont rétablies conformément au profil en travers déjà en place. Pour les nouvelles pistes créées latéralement à la LGV, le profil en travers sera de type 4/6, conformément à l'ICTARN pour les routes de 4ème catégorie. Les pistes DFCI, comme les chemins d'exploitation sont non revêtues. Il est pris comme hypothèse que la structure sera composée uniquement d'une épaisseur de 15 cm de GNT 0/20 ou empierrée. Le gabarit dégagé sous ouvrage est en règle générale de 4.50m mais il sera porté à 4.85 m pour les ouvrages situés dans le massif landais de manière à tenir compte du transport de bois. Pour tenir compte de la hauteur des engins forestiers et de lutte contre l'incendie, les passages supérieurs sont favorisés. Les pistes DFCI seront conçues pour le passage des véhicules de lutte contre les incendies (44 T de tonnage autorisé).

[20] Les ponts routiers deviennent la propriété du gestionnaire de voirie ; les charges d'entretien seront réparties conformément aux dispositions de la loi du 7 juillet 2014. Les dispositions en matière de propriété et d'entretien des pistes DFCI seront définies dans les conventions que le maître d'ouvrage s'engage à passer avec les ASA DFCI.

353412 Pistes DFCI

Le maître d'ouvrage précise à ce sujet que : « *les rétablissements des pistes DFCI (notamment leurs gabarits) ainsi que les zones de stockage et les points d'eau ont fait l'objet d'échanges et de concertation avec les organismes de la profession sylvicole. Il a pris note des demandes de rétablissement supplémentaires qui n'avaient pas été soulevées jusqu'ici et affirme que les rencontres avec les professionnels de la sylviculture et le SDIS se poursuivront pour ajuster et optimiser le projet par rapport aux besoins locaux. Il précise que 20 principes ont été élaborés par les Unions Départementales de DFCI de la Gironde, des Landes et du Lot-et-Garonne en concertation avec les Présidents des ASA de DFCI* ». Ils ont ensuite été portés à la connaissance du préfet d'Aquitaine par un courrier de l'ARDFCI Aquitaine en date du 24 octobre 2011 puis repris en annexe de la contribution élaborée début 2013 par le CRPF Aquitaine et qui vise à «*proposer des mesures d'accompagnement de la filière sylvicole en relation avec les prélèvements et le fractionnement du massif* ». Il ne fait donc plus sien, ces 20 principes mais affirme seulement que *: « les mesures prévues sur cette base sont présentées dans l'étude d'impact*[21] ».

Concernant sa participation au financement des ASA DFCI, le porteur de projet a précisé que *: « SNCF Réseau proposera d'être cotisant des ASA-DFCI au prorata des surfaces qu'elle conservera en propriété dans les secteurs forestiers du massif, marquant ainsi son implication dans la mission de prévention des incendies portée par ces ASA ».*

353413 Transparences hydrauliques

Le maître d'ouvrage rappelle que *: « les études hydrauliques réalisées dès l'avant-projet sommaire ont été menées pour identifier et déterminer les débits de tous les écoulements interceptés afin de définir les caractéristiques hydrauliques des ouvrages de traversée nécessaires à leurs rétablissements sans perturbation. Il souligne que, dans la conception du projet, il a été veillé à ne pas modifier le régime général des eaux de la nappe*[22]*. Le profil en long du projet de lignes nouvelles a été rehaussé dans l'ensemble du massif landais de manière à assurer la transparence de l'infrastructure, tant pour les aspects hydrogéologiques qu'hydrauliques ou environnementaux (zones humides), en interrelation avec les eaux superficielles. De nombreux* ouvrages sont prévus *pour assurer la continuité du réseau hydrographique (cours d'eau, crastes…). Ces dispositions feront l'objet d'une présentation plus détaillée lors de l'enquête publique au titre de la loi sur l'eau. Les protocoles relatifs aux dommages de travaux publics fixeront les dispositifs permettant de régler les évènements qui surviendraient malgré tout en ce sens ».*

Concernant les impacts de l'usage de phytosanitaire sur la nappe phréatique, le porteur de projet affirme que : « *les mesures mises en place veilleront à :*

[21] F. 3.3 § 5.2.2.7 Les risques d'incendie et les effets sur le réseau de DFCI
[22] cf Pièce F 3-3 page 158 et s

-respecter le sol en place en dehors de l'emprise ;
-mettre en œuvre des mesures conservatoires pour les sujets maintenus (précautions pour éviter les chocs sur les troncs, l'écorçage, ou l'arrachage de branches maîtresses, protection des racines déterrées contre le dessèchement);
-limiter la constitution des remblais au pied des arbres ;
-reconstituer, le plus tôt possible, par régénération naturelle ou plantation selon les cas, les lisières avec des essences locales typiques des ourlets pré forestiers selon des principes d'aménagement qui seront soumis aux administrations et organismes concernés (DDT, ONF, CRPF…).

Concernant la collecte et le traitement des eaux de ruissellement, et eu égard aux responsabilités des communes en matière d'assainissement, le maître d'ouvrage précise que : *« la collecte des eaux de la plateforme et des emprises du projet sera effectuée afin de les diriger vers des bassins d'écrêtement. Ces bassins permettront de stocker un volume d'eau conséquent (généralement consécutif aux épisodes pluviaux intenses) et de le libérer progressivement en rejet diffus dans le milieu naturel. Le débit de fuite de ces bassins prévu sera de 3 l/s/ha d'impluvium concerné et ne sera jamais inférieur à 20 l/s pour éviter un risque de colmatage. Le positionnement précis de ces bassins sera défini lors des études détaillées ultérieures lors de la procédure « Loi sur l'Eau ». Il prendra en compte les enjeux environnementaux du secteur considéré. Les collectivités territoriales n'auront pas à prendre en charge la collecte et le traitement des eaux engendrées par le projet.*

Enfin le porteur de projet rappelle que : « *les produits phytosanitaires seront proscrits lors des traversées de zones Natura 2000 ou de périmètres de captages d'eau potable ».*

353414 Chemins de débardage

Le maître d'ouvrage précise que : « *le projet assure l'accès des chemins ruraux ou privés interceptés par le projet. La continuité des cheminements sera réalisée par rabattement le long de la ligne LGV ou franchissement au droit des voies existantes quand elles sont rétablies en lieu et place. Toutes les voies de desserte principale des habitations et l'ensemble des voiries, quel que soit leur statut, seront rétablies selon ces mêmes principes : en lieu et place ou par rabattement ».*

Par ailleurs il apporte des réponses aux demandes particulières[23] ou, au moins, affirme qu' : *« elles continueront d'être étudiées en liaison avec les collectivités territoriales et les organisations professionnelles* ».

Concernant les rétablissements des itinéraires pédestres, équestres et cyclistes, il affirme qu' : *« une concertation a permis d'échanger avec les collectivités territoriales sur les principes cyclistes et que cette concertation se*

[23] Voir à ce sujet dans le mémoire en réponse la réponse à la question T53Q3 page 151 : « Le porteur du projet prendra-t-il en compte les demandes d'adaptation des chemins privés ou ruraux et sous quelle forme » et la réponse à la question T53Q16 (pages 160 à 172) **:** « la commission demande au porteur de projet d'apporter une réponse personnalisée à ceux qui ont soulevé un problème précis, particulier ou personnel »

poursuivra dans le cadre des études ultérieures dans le cadre du calage final du projet ».

Concernant les passages « grande faune », le maître d'ouvrage affirme qu' : « *ils ont été positionnés sur la base des axes de déplacement fournis par les Fédérations de chasse départementales et que les propositions de passage ont été échangées avec ces organismes ».*

Enfin, il affirme que : « *pendant les travaux, le maintien des circulations sylvicoles sera assuré par des itinéraires provisoires ».*

35342 Prélèvement sur les exploitations forestières

Le maître d'ouvrage rappelle que : « *le projet est actuellement au stade de l'avant-projet sommaire. La mise au point au point du projet se poursuivra après la DUP avec la phase d'études détaillées, en tenant compte des engagements pris dans la phase de DUP, avec le calage définitif du projet, la définition des mesures d'insertion et d'accompagnement (y compris action foncière, aménagements fonciers agricoles et forestiers) et avec poursuite de la concertation locale ».*

Compte tenu de l'importance des enjeux forestiers, le maître d'ouvrage a apporté des précisions sur la façon dont seront indemnisées les emprises forestières : *« SNCF Réseau proposera aux organisations professionnelles concernées d'établir des protocoles d'indemnisation spécifiques aux emprises forestières. Ces protocoles permettront également de fixer d'un commun accord la/les méthode(s) d'estimation à retenir par les spécialistes qui seront mandatés par SNCF Réseau, par exemple en termes de détermination des classes de fertilité des sols rencontrés ou de mode d'inventaire détaillé des bois sur pied, etc. Ces accords-cadres se décomposeraient ainsi :*
-protocole relatif aux occupations temporaires (notamment pour l'archéologie préventive),
-protocole relatif aux acquisitions,
-protocole relatif aux dommages de travaux publics.

Il s'agit de documents relativement longs à élaborer, dans le mesure où ils visent à identifier le maximum de préjudices susceptibles d'être rencontrés et à définir des règles d'indemnisation qui permettent un règlement de la quasi-totalité des situations. Pour autant, SNCF Réseau, comme les professionnels de la filière, disposent d'expériences récentes sur lesquelles ils pourront utilement s'appuyer (protocoles forestiers A65, LGV Tours-Bordeaux, etc.).

Il y sera évidemment abordé le mode de calcul de l'indemnité principale due aux propriétaires[24] *mais également l'ensemble des indemnités accessoires telles que :*
-indemnité de dépréciation d'une unité forestière,
-indemnité pour effet de lisière,

[24] Notion de valeur actuelle d'avenir

-indemnité pour rupture des différents contrats ou engagements.

Il ajoute toutefois que : « *ces indemnités accessoires sont liées à la dépossession de l'emprise et que l'indemnisation des allongements des trajets liés à l'activité sylvicole n'est pas prévue, sauf à ce que le requérant démontre qu'ils génèrent un préjudice anormal et spécial au sens de la jurisprudence* ».

Pour les parcelles ayant fait l'objet d'aide financière publique entraînant des obligations de planter et d'exploiter, le maître d'ouvrage rappelle que : « *l'expropriation pour cause d'utilité publique constitue un cas de force majeure qui dispense le sylviculteur de rembourser les aides perçues par l'Etat pour le nettoyage et le reboisement de leurs parcelles, lorsque celles-ci sont affectées par l'emprise d'un projet déclaré d'utilité publique. Néanmoins, il ajoute que, si pour une raison non identifiée à ce jour, le propriétaire devait néanmoins rembourser ces aides, il serait indemnisé par SNCF Réseau, conformément aux dispositions du Code de l'expropriation*[25]*. Ces dispositions s'appliquent également aux divers engagements souscrits sur des futurs terrains d'assiette de la LGV, qu'ils soient fiscaux*[26]*, de gestion durable*[27]*, environnementaux*[28] *ou qu'il s'agisse de contrats tels que des baux de chasse, d'affichage, etc.* »

35343 Compensation des défrichements et des atteintes aux espaces boisés protégés

Concernant le dispositif de concertation qui sera mis en place pour les boisements compensateurs, le maître d'ouvrage rappelle que : « *dans le cadre du programme d'anticipation foncière, les partenaires ont défini un volet relatif aux premières actions en matière de (re)boisements compensateurs. Sur la base d'un cahier des charges élaborés avec les services de l'Etat, un premier appel d'offre est prévu en 2015 afin d'identifier des surfaces pouvant accueillir une première étape de (re)boisement. En sus de l'instruction des dossiers qui sera conduite par l'Etat et compte tenu de la sensibilité de ce sujet dans les territoires ruraux traversés, SNCF Réseau prévoit une concertation avec les élus, mais également la profession forestière et la profession agricole (Sysso, Chambres d'Agriculture, etc.) sur les sites retenus. Il rappelle en outre que les conventions en cours d'élaboration entre l'Etat et SNCF Réseau comportent l'engagement de SNCF Réseau de « »vérifier que les boisements projetés ne portent pas atteinte à d'autres enjeux environnementaux ou aux enjeux d'aménagement des territoires ruraux. La mise en œuvre de ces compensations forestières s'inscrira dans le temps, en fonction des prescriptions qui seront formulées par l'Etat lors des autorisations de défrichement. Elles seront régulièrement présentées devant les Comités de suivi des engagements de l'Etat et du maître d'ouvrage.*

---

[25] L'article L. 321-1 stipule que *« les indemnités allouées doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation »*

[26] Ex : dispositif Sérot-Monichon

[27] Ex : Plan Simple de Gestion, certifications du type PEFC-FSC

[28] Ex : contrats Natura 2000, contrat de stockage de carbone

Concernant la compensation des bois et forêt communales, le porteur de projet précise que seulement 3% des 2870 ha de forêt situés dans les futures emprises ferroviaires sont publics. Il souligne que l'indemnisation de ces surfaces se fera selon les mêmes règles que pour les forêts privées. La seule différence concerne le calcul de l'indemnité de remploi, compte tenu des droits de mutation plus faibles lors du rachat d'un bien de remplacement par une collectivité. Les modalités de compensation des boisements défrichés seront définies par les services de l'Etat au moment de l'instruction des autorisations de défrichement. Comme le prévoit le code forestier, l'Etat subordonnera son autorisation à la mise en œuvre de mesures de compensation qu'elle peut adapter « en fonction du rôle économique, écologique et social des bois et forêts objets du défrichement[29] ». Dans ce contexte, marqué par une très faible présence de forêts publiques sur le tracé, l'Etat pourra proposer d'orienter une partie du dispositif de boisements compensateurs vers des espaces publics, à l'instar de ce qui a été fait dans trois communes urbaines et périurbaines de Gironde, dans le cadre de la LGV Tours-Bordeaux.

Concernant le versement, en dehors du fonds de solidarité territorial, d'une redevance de l'opérateur au bénéfice des collectivités locales impactées, en rapport avec le kilométrage de lignes traversant le territoire et les impacts spécifiques subis, le maitre d'ouvrage souligne que la réglementation ne prévoit pas la mise en place d'une telle redevance pour les infrastructures ferroviaires compte tenu du fait que leur financement reposent largement sur des contributions publiques. Le Fonds de Solidarité Territoriale (FST) est le dispositif mis en place pour accompagner les territoires traversés : ce fond a été institué par la circulaire du 27 septembre 2010 en vue de financer des actions d'accompagnement d'insertion économique, sociale ou culturelle lors de la construction d'une LGV. Doté de 0,4% du cout prévisionnel de l'investissement en euros courants, il sert à subventionner des actions locales visant à une meilleure insertion environnementale de l'infrastructure en dehors de l'emprise ferroviaire et au-delà des obligations réglementaires s'imposant au maître d'ouvrage, ainsi qu'à la mise en valeur des territoires traversés, permettant notamment leur développement économique, social et culturel. Ce fonds viendra ainsi soutenir les projets des acteurs publics locaux.

35344 Réorganisation des exploitations forestières et limitation des emprises

Le maitre d'ouvrage précise que : « *la reconstitution d'exploitations forestières rentables nécessite de porter un diagnostic affiné après la phase d'enquête d'utilité publique en prenant en compte les apports de cette dernière, pour chaque exploitation concernée. Les études d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) ont notamment pour objet d'un tel diagnostic, et de veiller au maintien de l'exploitabilité sylvicole. Bien que le maître d'ouvrage du projet de LGV ne soit pas le maître d'ouvrage des AFAF, les apports de la concertation qu'il a menée et continuera de mener jusqu'à la réalisation des projets seront portés à connaissance des Conseils Généraux en charge de ces AFAF. Il*

[29] L. 341-6 du code forestier

rappelle que les Commissions d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier[30] se prononceront sur l'opportunité de procéder à un aménagement foncier. Il précise toutefois que des protocoles d'accord seront élaborés avec les organisations professionnelles forestières afin de fixer un cadre pour l'indemnisation des préjudices économiques pouvant être causés aux propriétaires et exploitants. Il souligne que les acquisitions définitives seront déterminées en fonction du calage final du tracé lors des études détaillées. Il ajoute enfin que les études de détail post DUP regarderont la possibilité de rendre à la sylviculture les terrains utilisés temporairement pour la réalisation de l'infrastructure.

Concernant les sylviculteurs qui seraient lésés par la seule proximité de la LGV, nonobstant les autres conséquences (morcellement, effets de lisière, rétablissements hydrauliques etc.), le maître d'ouvrage précise qu'en l'absence d'emprise sur une propriété forestière, l'indemnisation d'un propriétaire ne peut relever que du dommage de travaux publics.

En matière de nuisance sonores, il ajoute que l'étude acoustique a permis de déterminer les contributions sonores : si celles-ci sont inférieures aux seuils réglementaires, il n'y a pas lieu de prévoir de protections acoustiques.

Concernant le dédommagement des fonciers bâtis hors emprise chantier, le maitre d'ouvrage souligne qu'il n'est pas prévu de dédommagement au-delà des emprises, compte tenu des mesures d'insertion acoustique et paysagère prévues dans le cadre du projet. Les cas de très grande proximité de bâti isolé pourront toutefois faire l'objet d'un examen au cas par cas ».

3535 Appréciation de la commission d'enquête sur la sylviculture

La commission prend acte des réponses apportées par le maître d'ouvrage aux quinze questions génériques et aux questions particulières qu'elle avait posées à propos des observations du public résumées dans le présent rapport et détaillées dans le procès-verbal de synthèse.

Réseau DFCI, chemins de débardage, transparence hydraulique

La DUP devra fixer les modalités de la poursuite de la concertation sur le rétablissement des itinéraires, conformément aux engagements de l'opérateur rappelés au § 35341 ci-dessus.

Le risque « incendie de forêt » a été bien pris en compte par le porteur de projet. La mise en application des principes N°13, 17 et 19 rappelés ci-dessous devra être intégrée à la DUP.

Le rétablissement des pistes DFCI et chemins est le point crucial tant pour les exploitants que pour les collectivités locales. Le dossier et la réponse du

[30] Commissions communales (CCAF), ou intercommunales (CIAF) mises en place par les conseils généraux de chaque département

porteur de projet, montrent que ce problème est bien pris en compte et que la concertation se poursuivra pour la mise au point de l'avant-projet détaillé. Toutefois, la réponse du porteur de projet concernant les 20 principes établis par les professionnels reste ambigüe. Pour lever cette ambigüité, la DUP devra les reprendre intégralement. L'intégralité de ces principes figure en annexe 9 du présent rapport.

Le rétablissement des continuités hydrauliques et la nappe phréatique inquiètent fortement les sylviculteurs qui craignent des conséquences graves pour la croissance des arbres et donc la productivité de la forêt passée en un demi-siècle de 4 à 10 m^3/ha.

Comme le rappelle lui-même le maître d'ouvrage, le maintien de la régulation de la nappe plioquaternaire doit être obtenu. Il est nécessaire d'anticiper l'impact de la LGV sur le potentiel de régulation du futur réseau. Le réseau est, du fait de pentes très faibles, très sensible aux perturbations. Le rétablissement du réseau hydraulique passe donc par :

-un assainissement systématique des pistes de raccordement par création de fossés bordiers et reprise de collecteurs existants,
-un écoulement des eaux sous ou au travers de la LGV qui soit conservé durant et après les travaux de manière à éviter toute accumulation d'eau excessive contre les lignes LGV.

La commission estime donc que le risque pour les réseaux hydrauliques et la nappe phréatique n'a pas été éludé par le maître d'ouvrage qui n'apporte toutefois pas toutes les réponses aux questions posées.

Le principe N° 9 cité ci-dessus devra être repris dans la DUP. Malgré tout, l'expérience d'autres infrastructures linéaires locales (A 65) montre la complexité du problème et la difficulté de réparer des dégâts qui mettent du temps à être mis en lumière. Même si l'opérateur s'engage à une garantie de bonne fin et non de moyens, des risques perdureront.

Les pistes nouvelles seront entretenues par SNCF Réseau ou le concessionnaire mais les ouvrages d'art appartiendront aux gestionnaires de voirie. En outre, l'indemnisation des allongements des trajets liés à l'activité sylvicole n'est pas prévue. Il est donc important que les demandes de rétablissement direct soient prises en compte le plus souvent possible, notamment si une coupure impose un détour supérieur au kilomètre.

Consommation de surfaces forestières

La surface des forêts françaises atteint actuellement 16,5 millions d'hectares[31]. Le projet GPSO-LN devrait se traduire par le défrichement de 2870 ha, pour l'essentiel dans le massif des Landes de Gascogne. La forêt

[31] Source IGN

occupe plus d'1,5 Million d'hectares en Aquitaine dont 987 950 ha pour le massif des Landes de Gascogne. Pour important qu'il soit, le prélèvement ne représente que 0,18% des forêts en Aquitaine et devrait être compensé par des reboisements sur place ou ailleurs, en général sur la base d'1,5 fois la surface prélevée. Au niveau national, le prélèvement envisagé ne représente que 0,017% de la forêt métropolitaine. L'argument dans la lutte contre les GES doit donc être relativisé. A noter que l'impact sur les forêts communales est très faible : moins de 90 ha.

Selon les exploitants, la surface des parcelles forestières directement perturbées par le passage de la LGV serait estimée à 14 350 ha et induirait une perte de production potentielle de plus de 700 000 m3 soit près de 10% de la récolte annuelle du massif des Landes de Gascogne. Toutefois, sur la base des rendements actuels[32] la baisse de production serait de 30 000 m3 maximum pour le prélèvement direct, 150 000 m3 si on admet que près de 15 000 ha ne seraient en fait plus exploités. Ceci représente tout de même de 3,9% à 19,9% de la production d'Aquitaine annuelle[33] si l'ensemble des parcelles touchées par le projet n'étaient plus exploitables.

En dehors de l'aménagement foncier, le porteur de projet a prévu tout un ensemble cohérent d'indemnisations principales et accessoires. Cependant, le vrai problème sera celui de la compensation car, hormis les surfaces détruites par la tempête ou les scolytes, la disponibilité en terres « re-boisables » en Aquitaine est très faible, d'autant que, dans un certain nombre de cas, la restructuration des exploitations agricoles pourrait entraîner d'autres défrichements.

Selon les exploitants, 114 propriétés gérées suivant un document de gestion durable seraient directement amputées ou coupées en deux. Outre la dévalorisation du capital qui en résulte, les sylviculteurs dénoncent les conséquences du projet sur la productivité des exploitations en évoquant l'allongement des trajets, la multiplication des effets de lisières et la réduction de la surface unitaires des parcelles La sylviculture est donc particulièrement pénalisée par le morcellement des propriétés. L'aménagement foncier (AFAF), piloté par les conseils généraux est l'outil principal de la réorganisation des exploitations et le code forestier impose soit de remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'installation, sur des exploitations nouvelles comparables, des agriculteurs dont l'exploitation aurait disparu ou serait gravement déséquilibrée, soit le versement d'une indemnité financière aux exploitants concernés pour leur reconversion.

La réorganisation des exploitations touchées par la LGV reposera donc avant tout sur l'aménagement foncier. En dehors des dispositions imposées par le code rural, le porteur de projet a prévu certaines mesures spécifiques et de définir avec les organisations de sylviculteurs des protocoles permettant

[32] 10m3/ha (source CRPF)
[33] Evaluée à 7 216 800 m3 en 2012 par la DRAAF dont 2 173 200 pour la Gironde, 3 847 800 pour les Landes et 413 600 pour le Lot et Garonne

d'indemniser certaines conséquences économiques de la réorganisation des exploitations, notamment l'effet de lisières et la déprécation d'unité foncières. Cependant, la réorganisation des exploitations pourrait se heurter à l'absence de disponibilité foncière forestière, surtout si l'AFAF se fait sans inclusion d'emprise.

Les indemnisations prévues prennent en compte l'ensemble des préjudices subis par les sylviculteurs à l'exception du préjudice moral. De même et comme pour les propriétés bâties, il n'envisage pas d'indemniser les propriétaires du seul fait de la proximité de la LGV, s'ils ne sont pas touchés par l'emprise de la LGV ni par des effets induits avérés (dégâts dus aux travaux, effet de lisière, rétablissement hydraulique, etc.

Le problème du calendrier est majeur car la durée des opérations (mise en service prévues entre 2024 et 2027 et l'absence de visibilité sur les opérations d'expropriation perturbe le plan de gestion des entreprises sylvicoles.

Compensation des défrichements et des atteintes aux espaces boisés protégés

Malgré la mise en place du programme d'anticipation foncière les modalités de compensations des défrichements ne sont pas encore fixées. En outre il sera difficile de reboiser localement autre chose que des zones dévastées par la tempête de 2009 ou les scolytes et le reboisement des délaissés, s'il peut être une mesure compensatoire sur le plan environnemental ne le sera pas pour la sylviculture. L'orientation des boisements compensateurs vers des espaces publics peut contrarier la profession. Les modalités de reboisement devront donc être arrêtées par les pouvoirs publics, sur la base de la note de cadrage régionale et en concertation avec les exploitants forestiers et les communes.

Réorganisation des exploitations forestières et limitation des emprises

Le problème de la limitation des emprises se pose avec moins d'acuité que pour les propriétés agricoles ou à usage d'habitation. Comme dans ces derniers cas, le maître d'ouvrage n'a prévu d'acquérir que les surfaces nécessaires à l'emprise de la LGV et des aménagements connexes : pistes longitudinales, rétablissements, zones de dépôts définitives, gares, zones de maintenance etc.

Cependant et même si la piste blanche de part et d'autre de la LGV constituera la zone rase de protection incendie et qu'il n'est pas prévu d'instaurer de « *servitude non plantandi* » comme cela peut exister pour les réseaux de transport de gaz ou d'électricité, la distance de recul d'une plantation par rapport à une limite séparative est celle fixée par l'article 671 du code civil. En outre, le code forestier (art. L131-16) fixe une servitude de débroussaillement qui permet à SNCF Réseau, après en avoir avisé le propriétaire forestier riverain, de débroussailler une bande de 20 m de large

de part et d'autre de la voie ferrée. Dans ces conditions, la perte de production pourrait être un peu supérieure à la seule part directement prélevée.

La commission demande au porteur de projet d'examiner favorablement les demandes d'acquisitions supplémentaires de petites parcelles isolées et devenant difficilement exploitables si aucune solution n'a pu être trouvée dans le cadre de l'AFAF.

L'indemnisation des allongements des trajets liés à l'activité sylvicole n'étant pas prévue[34], la commission demande au porteur de projet de prévoir un franchissement au moins tous les 500 m[35] en zone forestière.

La commission demande au porteur de projet que l'indemnité pour effets de lisière ne soit pas versées uniquement aux propriétaires directement prélevés par l'emprise mais aussi à ceux qui, bien que non-expropriés, se retrouve en lisière du fait de l'emprise.

Le reboisement des délaissés ne constitue pas une mesure utile pour les exploitations forestières. Malgré l'appui qu'il apportera au déroulement des AFAF, le maitre d'ouvrage devra avant tout éviter la création de parcelles inexploitables d'abord par le rétablissement d'itinéraires suffisants et accessibles aux engins sylvicoles, ensuite en limitant au maximum la création de parcelles de petite taille ou de forme complexe non adossées à une zone forestière

[34] Sauf à ce que le requérant démontre qu'ils génèrent un préjudice anormal et spécial au sens de la jurisprudence
[35] Conformément aux dispositions de l'arrêté départemental du 11 juillet 2005

36 Milieux naturels

361 Eaux superficielles et souterraines

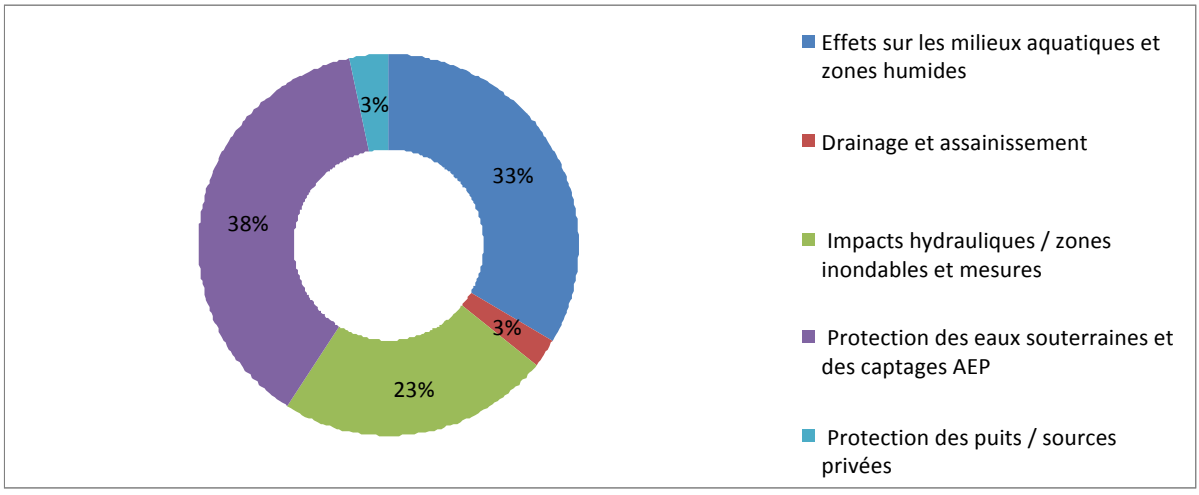
Les observations relevées et analysées traduisent pour nombre d'entre elles une nette opposition au projet, parfois exprimée sans nuance, mais également une réelle inquiétude sur l'impact jugé *« déraisonnable »* sur les milieux naturels.

3611 Généralités

Les 874 questions concernant le thème des eaux souterraines et superficielles se répartissent de la manière suivante :

- 33% abordent les effets sur les milieux aquatiques et les zones humides ;
- 38% traitent de la protection des eaux souterraines et des captages d'eau potable ;
- 23% interrogent les impacts hydrauliques et les zones inondables ;

- Le sujet des puits privés ne recueille qu'une trentaine d'observations mais ces aspects sont souvent compris dans l'appréciation globale des impacts, respectivement sur les eaux souterraines et superficielles. Enfin une vingtaine de questions traite du drainage et de l'assainissement.



-

Le public s'est exprimé, très majoritairement de façon générique et vive, pour décrire, regretter et craindre les nombreux effets préjudiciables sur la qualité et la quantité de la ressource en eau. Le projet est alors qualifié de coûteux, dangereux et dévastateur pour l'environnement.

Plusieurs observations pointent une insuffisance de l'étude d'impact qui se traduit par de trop nombreuses absences d'études ou de relevés visant à mieux caractériser l'état initial. Le non-respect des objectifs des schémas

d'aménagements des eaux est également dénoncé particulièrement pour le bassin versant du Ciron. Est également souligné le manque de référence, aux documents réglementant la ressource.
La protection des cours d'eaux et des zones humides est un important sujet de préoccupation : le risque de pollution résultant de la phase de travaux est très fortement ressenti comme celui pouvant résulter du lessivage du remblai et du ballast en phase d'exploitation de la ligne ferroviaire.

Les ouvrages de franchissement de ces zones présentent encore un risque d'impact, aussi bien sur les continuités hydrauliques qu'écologiques. La réalisation des piles des très grands ouvrages de franchissement est aussi source d'inquiétudes, les fondations risquant de modifier le régime et le niveau des nappes phréatiques.

La traversée de champs de captages d'eau potable scandalise et cristallise de nombreuses incompréhensions sur le risque pris de mettre en danger une telle ressource. Un nombre important d'observations pointe le cas particulier du champ captant de Bellefond Rocher en Gironde, source d'alimentation de la métropole.

La réalisation d'une majorité de remblais sur le tracé aura pour conséquences un risque de pollution des eaux superficielles et souterraines, par écoulement ou percolation, de stagnation des eaux, d'aggravation des inondations. La maîtrise de la transparence hydraulique revêt ainsi un caractère essentiel.

Enfin, le risque d'assèchement des puits ou de coupures de sources est évoqué à maintes reprises, s'appuyant sur les témoignages des riverains de l'autoroute A65.

3612 Synthèse des observations du public

36121 L'insuffisance du dossier en matière d'eaux souterraines et superficielles.

L'insuffisance du dossier a été relevée par des membres d'une association de défense de l'environnement (SEPANSO, MM. Cingal et Delestre). Elle mérite d'être évoquée en priorité quand sont soulignées :

-la non-prise en compte de la loi sur l'eau et le renvoi fréquent aux études ultérieures en la matière, ce qui conduit à des observations soulignant : *« qu'il faille attendre le résultat d'études ultérieures au titre de la loi sur l'eau, pour répondre à certaines interrogations … »* (COUR-23 et COUR-207).

-l'insuffisance de données et des investigations pour l'étude d'impact soulignée par exemple par l'observation suivante (COUR-207) : « *l'absence de carte piézométrique permettant de connaître l'extension des nappes souterraines, leurs directions et sens d'écoulement et leurs relations avec les eaux de surface* ».

-l'absence de référence aux documents réglementaires ou également au recensement des usages comme par exemple les pompages domestiques effectués dans les cours d'eau ou dans des nappes phréatiques alimentant des captages AEP, ainsi que les rejets opérés.

D'une manière générale, l'opinion émise au travers des observations est celle d'une insuffisance de prise en considération de l'état initial ; cette insuffisance risquant d'obérer la correcte appréciation de l'enjeu environnemental. Cette opinion se trouve résumée par l'observation de Mr.Irola qui indique : « *Les impacts sur la faune, la flore, la qualité des eaux et les écoulements superficiels sont largement sous-estimés dans le dossier d'étude d'impact* » (INTE 1467).

36122 Les effets sur les milieux aquatiques et les zones humides

Un tiers des questions traite de ce sujet, ce qui traduit une sensibilité importante même si les argumentations développées demeurent plutôt rares. Sont évoquées en particulier :

-la crainte d'un dysfonctionnement majeur des zones humides : *« Ce projet va induire un dysfonctionnement irréversible du bassin versant du Ciron dont l'activité économique (production forestière majeure (…) viticulture) dépend directement. Ce projet va entraîner un morcellement du territoire jusqu'à présent épargné »* (33-LAND-94) ;

-des incidences négatives durables énoncées pour la pêche et la protection des milieux aquatiques ;

-l'insuffisance des mesures de compensation : *« l'absence de mesures ambitieuses pour préserver les écosystèmes aquatiques exceptionnels présents notamment sur le sous-bassin versant du Ciron (indemne jusqu'à aujourd'hui de toute emprise humaine) »* - AAPPMA de la Gironde (INTE-1897) ;

-l'irréversibilité soulignée par Mr Tamarelle à Saint-Médard d'Eyrans (33) qui indique : « *Les nuisances irréversibles induites sur la faune et la flore du site Natura 2000 de la vallée du Saucats ne seront jamais compensées par les différentes propositions d'aménagements indiquées par le maître d'ouvrage (…). Je reste stupéfait par la conclusion écrite qui fait état de nuisances modérées sur l'environnement et notamment sur ce secteur* » (33-SMDE-3).

Les observations de même nature en phase « chantier » sont analysées au § 3721.

361221 Pollution des cours d'eau

L'implantation du tracé est particulièrement mal accueillie dans la zone humide et marécageuse des Landes et du Sud-Gironde. Sont évoqués :

-la crainte d'une « *catastrophe écologique* » *et* un doute est émis sur les produits utilisés par les « *trains desherbeurs* » par M. Ammanieu (33-LUCM-04) ;

-de fortes inquiétudes sur le chantier quant à son organisation et son impact et également quant à l'outil d'évaluation. Ainsi, Daniel Delestre de la SEPANSO regrette : « *Les données relatives aux eaux superficielles* (n'ont) *pas été réactualisées, conformément au guide de la DREAL de 2013 (…) les besoins en eau du chantier* (n'ont) *pas été évalués, ni sur le plan des mesures d'économie, de recyclage et (…) la nature des polluants de chantier* (n'a) *pas été recensée* » (COUR-207).

361222 Ouvrages de franchissement des cours d'eau et préservation des continuités écologiques

On dénombre plus de 500 ouvrages de franchissement des cours d'eau, de divers types. 120 de grandes dimensions (viaducs ou ponts) permettent le franchissement des principaux cours d'eau et des zones inondables, 61 modifient les berges et le lit du cours d'eau pour permettre la continuité écologique, 333 de plus petite dimension ont pour fonction de rétablir les écoulements (transparence hydraulique). Ces ouvrages doivent être conçus de manière à ne pas aggraver le risque d'inondation et à ne pas perturber les continuités écologiques, notamment par accumulation de sables en amont de ces ouvrages ou en accélérant le débit par resserrement du lit, au risque de provoquer une érosion.

S'agissant de la réalisation de ces ouvrages, l'interrogation principale porte sur le risque de perturbation exprimée entre autres contributions par l'association de défense des intérêts des riverains et exploitants de Roquefort (40) (ADIRE) qui demande *« que tous les ouvrages hydrauliques soient conçus pour perturber le moins possible les écoulements naturels »* et que pour s'en assurer, il convient de « *repérer les niveaux d'eau avant les travaux et les suivre dans le temps* » (COUR-123).

S'agissant des préoccupations relatives aux franchissements des cours d'eau et aux continuités écologiques elles peuvent être résumées par l'observation suivante : *« Si des réponses techniques existent pour la construction de [des] l'ouvrage ou pourraient être trouvées, les réponses sur ses effets induits sont plus difficiles et n'ont pas été apportées : la part d'incertitude est loin d'être levée alors même que la prise de risque n'est pas (plus) permise lorsqu'il s'agit d'environnement (…)»* (INTE-1236).

361223 Pollution consécutive au lessivage des remblais

La LGV est réalisée en majorité sur des remblais. Au-delà des règles concernant le désherbage et les traitements phytosanitaires appliqués, le risque de pollution, consécutif à des précipitations importantes entrainant le lessivage des remblais, par ruissellement ou infiltration des eaux pluviales chargées de polluants vers les cours d'eau ou les eaux souterraines.

.

361224 Les zones humides

Le recensement des zones humides figurant au dossier est contesté et la SEPANSO regrette aussi que le dossier n'identifie pas les différents types de zones (prairie, plan d'eau, mare, marais, lac, forêt alluviale, annexe hydraulique) dont l'alimentation, l'usage et la sensibilité écologique auraient pu être précisés.

Même si l'essentiel du tracé est en remblai faible, une petite partie des zones humides est traversée en déblai.

L'association Landes Graves Palus Environnement (LPGE) signale qu'une zone basse le long du Gât-Mort est le lieu d'affleurement des calcaires de l'Oligocène… Vaste espace humide, ce territoire est occupé par une mosaïque de forêts alluviales, de prairies bocagères et de mégaphorbiaies. Au titre de la directive européenne « habitats, faune, flore", la conservation des boisements humides à aulnes et frênes du site est considérée comme "prioritaire".

L'identification des zones de compensation, est très problématique.

361225 Le drainage

Les nombreuses crastes constituent un vaste réseau de drainage qu'il est indispensable de ménager pour maintenir la transparence hydraulique. L'inquiétude s'exprime quant à la rupture des écoulements et à la sape des remblais. Ainsi le collectif « Ensemble 33 » indique *: « (…) La majeure partie de la ligne sera construite en remblai, entraînant une importante rupture de l'écoulement des eaux de ruissellement. Cela amènera inévitablement des surfaces importantes inondées de l'automne au printemps mettant en danger nombre d'habitations et provoquant des risques de sape des remblais routiers mais aussi ferroviaires, des ouvrages d'art nécessaires au franchissement des zones humides remarquables mais sacrifiées, risquent lors du décaissement, comme cela s'est produit pour l'A65, de décapiter le toit de la nappe d'eau du miocène provoquant un rabaissement des nappes et une perte importante d'eau de bonne qualité, rare et nécessaire »* (INTE-903).
Il convient également de se reporter à la partie du présent procès-verbal consacrée à l'agriculture, la viticulture et la sylviculture.

36123 - La protection des eaux souterraines

361231 Le niveau de la nappe phréatique

Plusieurs intervenants utilisent une lettre-type proposée par les syndicats des sylviculteurs de Gironde, pour s'alarmer sur le risque de modification du niveau de la nappe phréatique (COUR-41), (COUR-72), (COUR-73) etc.

La nappe phréatique est le support indispensable de la production forestière. Le risque de l'abaissement des nappes phréatiques est signalé, notamment lorsque le niveau de celles-ci est atteint par le fond du déblai.
.
Sont à nouveau soulignées par Georges Cingal de la SEPANSO :

-l'insuffisance de l'identification (en particulier les ressources de la DFCI dans le massif landais) ;

-les mentions trop succinctes et l'absence de carte piézométrique permettant d'apprécier les extensions, les directions et le sens d'écoulement ;

-les données relatives à la qualité, aux usages, etc. ;

Il ajoute : « Le fait que le tracé se fera principalement en remblai n'exclut pas le risque de pollution par percolation ou ruissellement depuis la plateforme » (COUR-23).

Laurent Robic craint pour l'écoulement et le niveau des nappes : « *Un risque d'infiltration dans les nappes phréatiques consécutives à la réalisation de piles bétonnées d'un pont d'une hauteur importante (20 à 25 mètres)* » (INTE-119).

361232 Les puits et les sources privées

Plusieurs personnes s'inquiètent de la coupure de sources, de l'assèchement de puits ou forages qui pourraient s'ensuivre et sollicitent un état des lieux avant travaux en vue de faire éventuellement plus tard, la relation de cause à effet.

36124 Les captages d'eau potable

L'AEP est un enjeu très important tant du point de vue de son accessibilité que de sa fragilité quant au risque de pollution ; il est apprécié comme tel au travers des différentes observations et pour les différents captages considérés.
L'utilisation de produits toxiques pour le désherbage du ballast et des abords est particulièrement redoutée dans la proximité des captages.

Les lignes nouvelles traversent le champ captant du domaine de Bellefond et du domaine du Rocher, à Castres-Gironde (33), approvisionnant plusieurs communes de la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) en eau potable : elles interfèrent directement avec l'aqueduc de Budos dont les cheminements sont concourants. Le public s'interroge sur les modalités de continuité de service pendant les travaux d'adaptation nécessaires, mais aussi sur les conséquences à terme des vibrations générées par le passage des trains sur la pérennité des forages et par voie de conséquence, sur l'approvisionnement en eau de la CUB et des communes environnantes (Arbanats, Portets, Landiras, Beautiran)

A Beautiran (33) Mr Mayeux précise *: le passage de la LGV sur le périmètre rapproché des sources de Bellefond est grave de conséquences. La qualité de ces eaux de consommation bénéficiant à la population de la CUB et celle desservie par le syndicat ARPOLABE est mise en danger par les eaux de ruissellement et de traitement de la plate-forme ferroviaire. Les argiles de protection des nappes de captage risquent d'être perforées, créant ainsi les conditions avérées d'un risque de pollution* (33-BEAU-04).

De plus, MM. Richard Maire et Benjamin Lans chercheurs en karstologie signalent la présence de dolines, des effondrements et des risques d'effondrement à proximité du tracé et sur les communes (en Gironde) de Saint-Michel-de-Rieufret, Landiras, Saint-Selve ainsi qu'à Castres-sur-Gironde, sur la rive droite du Gât-Mort.

D'autres captages doivent aussi faire l'objet d'attentions particulières,

Claude Binet, président du SIVOM de Casteljaloux (47) attire l'attention sur « *un forage au lieu-dit « Le Tusque » commune de Pindères afin d'avoir (…) une ressource de secours pour notre Syndicat, ressource qui doit aussi alimenter, en cas de besoin, la commune de Casteljaloux soit environ 12 000 habitants (…) ».*

36125 Le risque d'inondation

La présence de nombreux cours d'eau soumet les terrains environnants à un risque d'inondation. Plusieurs communes concernées sont dotées d'un PPRI. Toutefois, au-delà d'un document de servitude, est posé le respect des règles et le retour d'expérience, voire celui de la prise en considération d'une mémoire collective des habitants traduite dans les observations.

D'autres zones humides en Gironde, bien que non pourvues de documents fixant des servitudes, présentent des risques importants par rapport au tracé aux abords des principaux cours d'eau : le long du Ciron à Bernos-Beaulac, Cudos, Lerm-et-Musset et Escaudes, sur 144 ha environ, le long du Barthos à Cudos et Lerm-et-Musset, sur 76 ha environ, le long de la Gouaneyre à Bernos-Beaulac. La traversée de ces zones humides interroge fortement quant à l'incidence du remblai sur l'étalement et la stagnation des eaux.
En Lot-et-Garonne est signalée la zone inondable s'étendant sur une trentaine d'hectares sur les communes de Pompogne, Houeillès et Fargues-sur-Ourbise.

Plusieurs observations manifestent des inquiétudes sur les conséquences générales mais aussi personnelles, d'une stagnation des eaux, d'une augmentation du niveau de l'eau dans les zones inondables par le barrage des remblais de la LGV qui entraînerait une diminution du champ d'expansion des crues. Ce phénomène risquerait d'être à l'origine d'une aggravation significative des inondations. Les inquiétudes sont également

manifestes en phase « travaux » en particulier pour le bassin versant du Ciron.

Plusieurs points particuliers sont également signalés :

-André Bousquet (47-BRUC-3) signale une difficulté prévisible pour l'évacuation des eaux lors d'inondations causées par l'Auvignon passant à Bruch (47) ; il rappelle « *qu'en 1981, lors de la construction de l'autoroute (…), il n'avait pas été prévu de système d'écoulement suffisant ; or avec le canal, l'autoroute et maintenant la LGV cela fait beaucoup d'obstacles à franchir* » ;

-Mr Lorenzelli, président du syndicat mixte pour l'aménagement du pays d'Albret Porte de Gascogne à Nérac (47) signale aussi des inondations récentes et s'interroge sur la pertinence de la « *modélisation des crues de l'Auvignon* » ; il suggère également le renforcement de la digue existante (47-NERA-5). Sur ce point précis il importe de se reporter à la pièce B p. 176 du dossier d'enquête où, en réponse à une recommandation de l'Ae, le maître d'ouvrage indique que « *pour 8 cours d'eau et non 19 comme l'avait relevé l'Ae (dont l'Auvignon) des contraintes de profil en long empêchent d'appliquer la méthodologie de dimensionnement* » *;*

-Jamal Amama s'exprime aussi sur le sujet et précise : *En 2013, une montée des eaux a submergé la RD119 (…) Actuellement l'autoroute A62 (…) agit comme un "mur" en stoppant l'écoulement (…) sur le secteur où sont construites nos habitations. Le tracé de la LGV est prévu entre l'A62 et nos habitations, ce qui aura pour conséquences une montée des eaux plus rapide et surtout plus importante* » (47-BRUC-09-01) ;

-Une inquiétude similaire est manifestée par Nicole et Jean-Michel Montet et Sylvette Ciaponi qui dénoncent un risque d'inondation « *rétention des eaux du Gers en cas de forte crue avec immersion des quartiers bas de la ville, particulièrement dans la perspective du tracé H228 à Layrac* ». (47-LAYR-06 et 07) et (INTE-591-6) ;

-En Gironde, une élue municipale et communautaire de l'Isle-Saint-Georges (33) indique que sa commune : « s*e situe en zone inondable et est assujettie à un PPRI, à l'heure où le pays subit de nombreuses inondations dévastatrices, souvent conséquences d'aménagements urbains irréfléchis, cette ligne LGV, bloquera par sa présence le champ d'expansion des eaux de la Garonne, très proche, si un phénomène météorologique venait à se produire dans le secteur* (INTE-1027).

3613 Synthèse des éléments du dossier relatif aux eaux superficielles et souterraines

La protection des « eaux superficielles et souterraines », entre dans le cadre de la démarche de développement durable qui se traduit dans le dossier par la stratégie « Eviter-Réduire-Compenser » et par certains des 21 engagements notamment :

-préserver la biodiversité et les milieux naturels (engagement n° 7) ;
-réduire l'utilisation de produits polluants et favoriser la réhabilitation des sites pollués (engagement n°10) ;

-engager les acteurs dans une démarche de développement durable (engagement n° 16).

36131 Les recommandations de l'autorité environnementale

Le dossier soumis à l'enquête précise que des études, sondages et autres opérations relevant d'un approfondissement des enjeux et de la prise en considération des différents impacts seront réalisés dans le cadre de l'avant-projet détaillé. C'est en particulier le cas pour les effets sur les eaux superficielles et souterraines et d'une manière générale pour les aspects relevant de la transparence hydraulique et de la continuité écologique.

S'agissant des eaux superficielles et souterraines l'autorité environnementale avait fait la recommandation générale suivante :

-mieux expliquer les principes retenus pour définir le niveau de gestion (rétention, décantation, épuration…) des eaux de ruissellement, notamment au regard des enjeux environnementaux associés aux cours d'eau, aux captages d'eau potable et aux nappes (y compris les objectifs du SDAGE de bon état écologique et chimique des masses d'eau), ainsi que le dimensionnement et le suivi d'efficacité des dispositifs mis en place ;

-reporter sur les cartes des 15 tomes consacrés aux secteurs géographiques, les linéaires pour lesquels de telles mesures sont mises en place, et récapituler les longueurs concernées.

En réponse à l'autorité environnementale (pièce F/vol. 3.3/§ 5232 et 5233), le maître d'ouvrage précise que :

-les principes de gestion des eaux de ruissellement sont présentés dans l'étude d'impact ;

-le dispositif de drainage et de gestion des eaux de ruissellement mis en place sera défini plus précisément au stade de l'avant-projet détaillé et de la procédure « loi sur l'eau », et sera alors reporté sur les plans du dossier qui sera présenté à l'enquête publique correspondante. Au stade de l'enquête relative à la déclaration d'utilité publique, le dossier se limite à la présentation des linéaires relatifs aux captages d'eau potable5).

36132 Les effets sur les milieux aquatiques et les zones humides

Les enjeux environnementaux liés à la ressource en eau, tant qualitatifs que quantitatifs, sont rappelés dans les paragraphes 3.2.3 des différents cahiers géographiques : rétablissements des écoulements superficiels, vérification de l'effet du projet quant au risque d'inondation, franchissement des grands cours d'eau, prises d'eau destinées à l'alimentation en eau potable.

L'autorité environnementale avait recommandé un examen rapide de la compatibilité du projet avec le SDAGE Adour-Garonne sur la base des orientations fondamentales.

Le maître d'ouvrage a fait figurer dans le dossier une analyse plus détaillée (pièce F/vol 3.4/chapitre 7/p.154 et suivantes).

La compatibilité de sept SAGE (Ciron, Midouze, Nappes profondes de Gironde, Vallée de la Garonne, Hers Mort Girou, Estuaire de la Gironde, Leyre) est également présentée dans les cahiers géographiques concernés.

L'autorité environnementale, s'était interrogée sur la distinction à faire entre « fossé » et « cours d'eau ».

Le maître d'ouvrage a précisé que la différentiation fossé/cours d'eau relève d'une circulaire qui a été correctement appliquée, que les emprises prévues au dossier sont prévisionnelles et que c'est lors de la procédure d'autorisation « loi sur l'eau » qu'il conviendra d'aller à ce niveau de détail, qu'il s'agisse du drainage ou des servitudes de protection des captages AEP. Sur cet aspect, il convient de se reporter au dossier (pièce F/vol. 3.3/p.134 à 171).

361321 Pollution des cours d'eau

Deux causes de pollution sont susceptibles d'avoir un effet sur la qualité des eaux superficielles. La pollution saisonnière et la pollution accidentelle. Les mesures destinées à les éviter ou les prévenir sont évoquées pièce F/vol 3.3/ p.135 et suivantes, et en particulier, la prise en compte des servitudes de protection des captages d'AEP.

Le dossier traite également du risque de pollution des eaux pendant les travaux et des mesures spécifiques à mettre en place (pièce F/vol.3/§ 5342). Cet aspect est traité au § 3722 du présent rapport, relatif aux impacts du chantier.

361322 Ouvrages de franchissement des cours d'eau

Le nombre important d'ouvrages de franchissement des cours d'eau conduit à une extrême attention afin d'éviter un exhaussement de la ligne d'eau en amont des lignes nouvelles, un resserrement et une accélération des vitesses au droit de l'ouvrage, une modification du lit ordinaire (pièce F/vol. 3.3/chapitre 5/p 139 à 141).

L'autorité environnementale (pièce B/p 177) avait recommandé de :

-traiter de la même manière les franchissements de cours d'eau pour les rétablissements de voirie que pour les voies ferroviaires ;

-prendre en compte les équipements nécessaires pour la continuité sur les ouvrages de type 2 à l'amont du calcul de dimensionnement hydraulique ;

-prendre en compte le risque supplémentaire lié au changement climatique, au moins pour les ouvrages susceptibles d'induire des arrêts longs de fonctionnement en cas de défaillance.

En réponse, le maître d'ouvrage a précisé que les études menées en concertation avec les services de l'État, ont permis d'avoir une bonne connaissance des enjeux associés aux franchissements des cours d'eau et écoulements temporaires et d'en définir les modalités à un niveau « avant-projet sommaire » (pièce F/vol. 3.4/chapitre 12 « méthodologies »).

En fonction des enjeux, trois types d'ouvrages ont été prévus : les viaducs, les cadres et les dalots ou les buses.

Pour les ouvrages de type 1 et conformément à la méthodologie de franchissement des ouvrages hydrauliques, un recul de 5 m de part et d'autre des berges du cours d'eau sera assuré. Les plantations de type boisements humides permettront de reconstituer la ripisylve.

Les modifications éventuellement apportées au pré-dimensionnement des ouvrages seront fonction des constatations effectuées lors des études détaillées.

Pour les ouvrages sous les rétablissements routiers, les prescriptions utilisées sont celles utilisées sur les autres projets autoroutiers et ferroviaires (retour d'expérience également mis en place sur d'autres projets).

Ces ouvrages sont décrits et recensés dans le dossier (pièce F/vol. 3.3/chapitre 5/p141 et suivantes).

361323 Les zones humides

Le recensement des surfaces de zones humides ainsi que leur classification sont contestés.
L'autorité environnementale avait recommandé de : *« mieux apprécier l'ordre de grandeur des zones humides susceptibles d'être affectées, en prenant en compte tous les impacts du projet de lignes nouvelles, et notamment des remblais, sur les ruissellements superficiels ou sur le niveau, l'écoulement et la qualité des eaux de la nappe phréatique ».*

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage précise que s'agissant de la pré-délimitation des zones humides potentielles :

-la méthodologie relative aux zones humides est présentée dans le volume 3 chapitre 12 « méthodologies ».

-la délimitation des zones humides potentielles a été réalisée à partir des données écologiques, hydrologiques, géologiques, topographiques et géographiques.

Après avoir analysé séparément et sélectionné chaque type de données indiquant la présence de zones humides, l'ensemble des informations a été

croisé afin de définir des secteurs potentiellement humides. RFF ajoute que la structure et la fonctionnalité ont bien été analysées en tenant compte des fonctions hydrologiques aux cotés des fonctions épuratrices et écologiques et que la fonctionnalité globale sera précisée et réévaluée au stade du dossier « loi sur l'eau » (pièce B/p 176).

Les dégradations de zones humides, essentiellement localisées dans la zone de chantier peuvent modifier le fonctionnement hydraulique et perturber les sols autour des habitats, générer des poussières. Le dossier (pièce F/vol. 3.3/§ 5344/p.392) évoque les mesures et la réhabilitation fonctionnelle nécessaires, pendant et après la phase chantier.

361324 Le drainage

Les principes retenus à ce stade d'étude pour le choix du type d'ouvrage de drainage sont soit des fossés en terre soit des fossés revêtus en fonction de la pente et de la sensibilité des enjeux.

Dans les zones humides ou lors de traversée des zones d'enjeux très forts ou majeurs, un revêtement béton en pied de remblai sera mis en place lorsque nécessaire.

Le dispositif de drainage et de gestion des eaux de ruissellement mis en place sera défini plus précisément au stade d'avant-projet détaillé et procédure loi sur l'Eau, et reporté alors sur les plans du dossier présenté à l'enquête publique correspondante (pièce F/vol 3.3/page 138).

S'agissant plus particulièrement des eaux de ruissellement de la plateforme, le dossier précise que l'augmentation des surfaces imperméabilisées liée au projet est susceptible d'entraîner également une augmentation des débits rejetés au milieu naturel. La plateforme sera drainée longitudinalement pour collecter les eaux pluviales.

Des bassins d'écrêtement pour réguler les débits avant rejet au milieu naturel seront mis en place.
Le nombre et le volume de chaque bassin seront affinés lors des études de détail. À ce stade, la création d'environ 120 bassins d'écrêtement est envisagée, pour un volume global d'environ 830 000 m3.

Dans son avis, l'autorité environnementale avait recommandé également que l'étude d'impact précise dès à présent :

-pour la phase travaux, le cahier des charges qui sera imposé aux entreprises pour les matériaux utilisés et leur mise en place (matériaux dont les eaux de ruissellement ne modifient pas le pH des cours d'eau, traitement des eaux avant rejet dans le milieu…) ;

-l'engagement de mettre en place les fossés collecteurs et les bassins de traitement provisoires avant la réalisation des premiers terrassements ;

-les principes concrets d'adaptation du traitement des eaux de ruissellement en fonction des enjeux écologiques locaux, de la géologie, des périmètres de captage et de la proximité de la nappe phréatique, en mentionnant, le cas échéant, les types de linéaire pour lesquels de telles mesures ne seraient pas prises, et en en justifiant les raisons.

36133 La protection des eaux souterraines

361331 Le niveau de la nappe phréatique

S'agissant du niveau des nappes et de la circulation des eaux souterraines, le dossier aborde les effets sur les nappes superficielles (parfois affleurantes), les aquifères karstiques et les enjeux d'usage. Il précise que : « les conditions de passage des lignes nouvelles peuvent avoir une influence sur le niveau ou le débit des nappes d'eau souterraines, sur leur régime d'écoulement. Les effets quantitatifs résultent potentiellement d'une modification hydraulique des nappes lorsqu'elles sont peu profondes et/ou lorsqu'elles se trouvent interceptées par un déblai ».

La mesure ERC associée renvoie à la loi sur l'eau en précisant que les effets et mesures décrits dans l'étude d'impact seront repris et détaillés lors de l'élaboration de ces dossiers spécifiques.

Les effets sur la circulation des eaux souterraines sont abordés (pièce F, volume 3.3, page 158 et suivantes) et les mesures, détaillées pages 389 à 392).

La qualité des eaux souterraines peut être dégradée à la suite d'opérations de maintenance des lignes ou d'accident.

361332 Les puits et les sources privées

Bien que l'identification soit parfois évoquée comme insuffisante, 255 puits et sources privés ont été recensés, aux fins d'approvisionnement en eau potable (32), d'usage domestique (148), industriel (7) ou agricole (94). Le dossier dénombre encore 770 forages agricoles, des sites de pisciculture, de thermalisme, à usage agro-alimentaire.

Dans son avis l'autorité environnementale avait indiqué que pour la phase « chantier », la récupération, le traitement et le devenir des eaux de chantier ne sont pas explicités. Le dossier détaille un ensemble de précautions et de dispositions contractuelles de chantier (pièce F, vol 3.3, p 5.3.4.2).
Elle estime qu'il conviendra de veiller au respect de l'interdiction de traitements phytosanitaires à moins de 5 m des cours d'eau/fossés, plans d'eau.
Les effets et les précautions sont précisés dans le dossier (pièce F/vol 3.3/p 160)

D'une façon générale, le dossier considère que le suivi de la qualité des eaux superficielles et souterraines s'attache aux zones sensibles que sont les puits et sources privées et pas seulement aux zones de captage.

361333 Les captages d'eau potable

19 périmètres de protection de captage pour l'AEP dont le domaine de Bellefond-Rocher (33), les captages de Layrac et Bruch (47), les captages d'Arue (40), Retjons (40), Roquefort (40) sont inclus dans la zone d'études. Ils sont recensés à la page 163 du vol 3.3 de la pièce F. Une incidence est à craindre pour les captages traversés en déblai.

Le dossier d'enquête mentionne une cartographie des enjeux hydrogéologiques ; il renvoie également à des études ultérieures qui auront à définir les mesures adaptées pour garantir la sécurité de l'approvisionnement en eau potable. Ces études concernent en particulier (p 164 à 168) :

- les captages Bellefond/Rocher et Clarens-Lagagnan ;
- l'étanchéisation de la plateforme en périmètre rapproché,
- le respect de la zone non traitée (ZNT)
- les mesures en cas d'accident et les mesures de suivi.

Dans les zones de karsts, la plateforme sera imperméabilisée. Elle le sera sur environ 1800 m du périmètre de protection rapprochée dans la traversée du secteur karstique de Castres-Gironde. (volume 3.3, chapitre 5, pages 132 et suivantes.

Le dossier apporte également la précision suivante : « la détermination d'un profil en long rasant dans la traversée des périmètres de protection de Bellefond-Rocher a pour objectif le maintien de la couverture de protection initiale de l'aquifère des calcaires de l'Oligocène et de l'épaisseur de zone non saturée. Entre les PK 18 et 19, le profil se positionne en déblai léger : les côtes NGF du terrain naturel varient entre 18,6 m à 27,3 m et les côtes projet varient de 18,3 m à 26,6 m NGF. Cette variation négative de l'épaisseur initiale n'est pas significative dans le sens où la puissance des terrains de couverture s'accroit progressivement depuis la vallée vers le sommet du plateau du Grand Bos ». (Voir dossier, pièce B).

L'aqueduc de Budos qui approvisionne une partie de la métropole Bordelaise est intercepté par le projet de ligne nouvelle, ce qui implique un rétablissement en siphon de l'aqueduc. Une étude sera menée pour démontrer la faisabilité (pièce F, secteur géographique n°2, p 130)

36134 Le risque inondation

La définition des zones sensibles au risque inondation est rappelée par la circulaire du 24 juillet 2002. Le dossier (pièce 7, volume 3.3, p. 142) en comporte le rappel :

« Il s'agit des territoires comportant des constructions et équipements dans lesquels ces risques ont été identifiés par le document d'incidence. Ce dernier pourra s'appuyer en particulier sur les plans de prévention des risques naturels, les atlas des zones inondables ou autres source documentaire. A ce titre, peuvent être prises en compte les zones urbaines ou à urbaniser prévues par les plans locaux d'urbanisme, les secteurs où les constructions peuvent être autorisées, prévus par les cartes communales, les secteurs urbanisés des villages et bourgs non couverts par une carte communale, ou encore les zones où existent des ouvrages influençant la dynamique fluviale, tels que les digues de protection. (…) »

Le dossier soumis à l'enquête traite du risque inondation dans chacun des cahiers géographiques. Lorsqu'ils existent les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI) sont mentionnés avec les usages du sol interdits ou restreints concernant en l'occurrence l'aménagement d'infrastructures ne devant pas entraver l'écoulement des crues ou modifier les périmètres exposés au risque d'inondation (cf. circulaire citée ci-dessus). De même lorsqu'il existe des zones non couvertes par un PPRI des dispositions et servitudes sont prises dans les documents d'urbanisme.

Figurent au dossier d'enquête (Pièce F, volume 3.1, page 206) :

- la liste des cours d'eau affectés par le risque inondations ;
- la liste des communes de l'aire d'études soumises au risque, inscrites dans un PPRI.

3614 Questions de la commission d'enquête suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

T61Q1 Le dossier d'enquête (pièce B) renvoie assez fréquemment à des études ou approfondissements ultérieurs (risque climatique, eaux de ruissellement, enjeux hydrogéologiques pour les eaux souterraines, captages d'AEP, etc.). Cette approche justifiée par l'enquête ultérieure au titre de la loi sur l'eau génère une insatisfaction voire une inquiétude de la part du public. L'enquête publique relative à la loi sur l'eau est une enquête complémentaire qui n'interviendra qu'après la déclaration d'utilité publique. Pour autant, le choix du tracé n'a pu être retenu indépendamment de l'impact sur les eaux superficielles ou souterraines ! Pouvez-vous retracer cette démarche démontrant précisément la prise en compte des avis des organismes et des dispositions réglementaires protégeant la ressource ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les études et concertations avec l'ensemble des acteurs permettent de présenter à l'enquête d'utilité publique un projet respectant la règlementation et prenant en compte les différents enjeux, comme cela est précisé dans l'étude d'impact.

Concernant par exemple les eaux souterraines et superficielles, les principaux enjeux ont été identifiés dès l'origine et intégrés dans les analyses multicritères

(choix des fuseaux puis des tracés). D'importantes réflexions ont déjà été menées, et notamment :
-Recueil des données relatives aux données quantitatives (débit, données physico-chimiques…) et qualitatives ;
-Recueil de données auprès des services de l'Etat et organismes professionnels : une concertation continue a eu lieu auprès des organismes concernés depuis 2010 : DDT et DDTM services Police de l'Eau, Agence de l'eau Adour-Garonne, syndicats de gestion des SAGE, ONEMA, Fédérations départementales de pêche… ;
-Echanges en continu avec ces organismes : organisation de groupes de travail thématiques (environnement) et de réunions de travail (par exemple études grande hydraulique) ;
-Réalisation d'études hydrauliques pour dimensionner les ouvrages hydrauliques : des études de modélisation 1 ou 2D ont été réalisées. Une méthodologie de dimensionnement des ouvrages hydrauliques a par ailleurs été définie en concertation avec l'ONEMA, les DDT / DDTM et les fédérations de pêche ;
-Inventaires faune aquatique réalisés en 2010, 2011 et 2012 afin de caractériser les enjeux faune aquatique au sein des fuseaux, puis dans le fuseau retenu et enfin sur le tracé présenté à l'enquête d'utilité publique ;
-Concernant les zones humides, une étude spécifique a été réalisée en 2012 ;
-Réalisation d'une étude hydrogéologique générale : vulnérabilité des eaux souterraines traversées par le projet dans la bande de 500 m associée au projet présenté à l'enquête d'utilité publique, identification des puits et sources privés, campagnes de relevés ;
-Réalisation d'études spécifiques sur des points particuliers identifiés comme sensibles : par exemple, passage en siphon de l'aqueduc de Budos, études sur le champ captant de Bellefond à Castres-Gironde concernant les eaux souterraines (avec groupe de travail associant CUB, ARS, hydrogéologue agréé, etc., campagne de traçage)…poursuivies par des réunions de travail avec l'ARS.

Avant mise au point du dossier d'enquête publique, le projet a également fait l'objet d'une concertation inter-administrative au sein des services de l'Etat, de novembre 2012 à février 2013, permettant aux différents ministères en charge des différentes politiques publiques (eau, environnement, santé, transports…) de faire part de leurs avis.
Il a été soumis à l'Autorité environnementale en novembre 2013. Suite à son avis en janvier 2014, des compléments ont été apportés au dossier (dans le mémoire complémentaire et dans le corps du texte). Ces études et consultations permettent de disposer d'informations fiables à l'échelle du projet en phase d'APS.

A l'issue de la déclaration d'utilité publique, la mise au point du projet sera poursuivie avec les études détaillées, afin d'aboutir au calage final du projet technique, de ses mesures d'accompagnement et de permettre l'accomplissement des procédures complémentaires, dont la procédure loi sur l'eau (article L214-1 du code de l'environnement et suivantes).

Dans le cadre des études détaillées et en particulier dans le cadre de la procédure Loi sur l'Eau, la mise à jour de ces données sera poursuivie et les études seront approfondies, en lien étroit avec les services concernés (il est par exemple convenu avec l'ARS Aquitaine que celle-ci sera associée à la mise au point du cahier des charges des études hydrogéologiques au droit des captages AEP).

Enfin, le passage en phase de réalisation nécessitera l'obtention de toutes les autorisations requises. Ces procédures nécessitent un niveau de détail de définition du projet (précision au 1/1000e) qui n'est pas encore celui de l'avant-projet sommaire.
Cette démarche qui s'inscrit dans le calendrier de conception du projet est celle qui a été menée pour les derniers grands projets ferroviaires (ex LGV Bretagne-Pays de la Loire avec une procédure loi sur l'eau menée en 2012 pour une DUP prononcée en octobre 2007, Tours -Bordeaux en 2012 également pour des DUP intervenues en 2006 et 2009).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission reconnaît la démarche volontariste de concertation auprès des organismes, institutions, associations. En revanche, quand on observe les échanges ou relevés de conclusions des différentes réunions des groupes thématiques, sur le site du maître d'ouvrage, ils sont bien maigres et l'explication détaillée de choix locaux n'apparait pas suffisamment dans le dossier. Le renvoi aux études détaillées, à la mise à jour des données et aux études plus approfondies à engager à l'issue de la DUP, s'il est admis par la commission dans la plupart des cas, a nourri de nombreux doutes, insatisfactions et inquiétudes de la part du public.

La commission s'interroge sur des points importants dont les études ultérieures pourraient conclure à des impacts et des effets insupportables, en un mot à des impasses, pouvant engager l'appréciation de l'utilité publique. Il eut été préférable de lever les doutes à propos des points les plus critiques, dès le stade de l'APS.

T61Q2 Quelle est la démarche que vous comptez mettre en œuvre dans les prochains mois pour faire vivre la concertation avec les commissions locales de l'eau et quelles marges d'aménagement subsisteront dans le domaine considéré ? Notamment, comment considérez-vous les observations dénonçant les insuffisances de caractérisation de l'état initial de l'environnement physique et admettez-vous la nécessité de son approfondissement ?

Réponse du maître d'ouvrage

« (…) Concernant certaines observations, le maître d'ouvrage renvoie aux présentations faites dans l'étude d'impact qui montrent le niveau de précision

(…) déjà atteint dans l'analyse, ainsi qu'à la réponse à la recommandation de l'Autorité environnementale (pièce B, p 175) mentionnant les échanges déjà intervenus par exemple pour la mise au point de la liste des cours d'eau (problématique concernant les têtes de bassin versant ; le guide de DREAL de 2013, les règles mises au point dans le département des Landes sont bien mentionnés et seront mis en application dans les études à venir).

La collecte de données et les inventaires seront également mis à jour lors des études détaillées en vue de l'accomplissement des procédures relatives à la Loi sur l'eau.

Les études de modélisation de la grande hydraulique, celle des zones humides et le dimensionnement des ouvrages hydrauliques permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique seront également mis à jour et approfondis lors des études de détail. La concertation avec les acteurs impliqués dans la gestion et la préservation de la ressource en eau (dont les services de l'Etat, collectivités, animateurs de SAGE et CLE) se poursuivra avec différentes étapes : mise au point du programme d'études détaillées pour les différentes thématiques, rapports intermédiaires sur les investigations et mesures envisagées, mise au point des propositions définitives. Le calendrier en sera précisé en fonction des orientations précises pour les prochaines étapes du projet.
Il en sera de même pour les eaux souterraines (et les relations avec les eaux superficielles).

Comme sur tous les projets de LGV au stade de l'enquête d'utilité publique, l'état initial du milieu physique est contraint par le degré de précision des études à ce stade d'élaboration du projet, compte tenu du périmètre d'investigation… Il sera nécessairement complété et actualisé, en concertation avec les services de l'Etat et partenaires en charge de la gestion de la ressource en eau, dans le cadre des études d'avant-projet détaillé. »

Appréciation de la commission d'enquête

A ce stade du projet, le maître d'ouvrage admet le caractère incomplet de l'état initial et la nécessité de son approfondissement, tout en précisant que le calendrier et la poursuite de la concertation avec les différents acteurs (Etat, collectivités et commissions locales de l'eau-CLE) seront précisés au fur et à mesure, en fonction des orientations prises.

La commission estime souhaitable que la démarche complémentaire d'approfondissement de la connaissance de l'état initial soit matérialisée par des relevés de conclusions co-signés par le maître d'ouvrage et les organismes associés.

T61Q5 Les modalités de gestion de l'eau pendant le chantier méritent d'être précisées et dans tous les cas, des analyses rapprochées seront à opérer.

Quels dispositifs de protection seront mis en œuvre lors des travaux de réalisation des ouvrages de franchissement des cours d'eau. Notamment, quelles dispositions seront appliquées pour éviter l'impact de la réalisation de piles de ponts sur le régime et le niveau de la nappe phréatique.

Réponse du maître d'ouvrage

« Les mesures relatives et notamment les dispositifs de protection pour la préservation de la ressource en eau lors de la phase chantier seront précisés dans le dossier loi sur l'eau, sur la base des orientations fixées dans l'étude d'impact (qui tiennent compte des retours d'expérience sur les différents chantiers récents, LGV Tours Bordeaux, Rhin Rhône notamment).

Les dispositions concernant les fondations des ouvrages seront prises en fonction du choix de type de fondations, à déterminer en tenant compte du résultat des reconnaissances géotechniques (la phase d'études détaillées comporte en effet une campagne importante de reconnaissances géotechniques, avec plusieurs points de sondage au km).

Lors des travaux, des ouvrages provisoires, de type pont provisoire, seront mis en place au droit des cours d'eau à enjeux les plus forts (zones Natura 2000…). Ces ouvrages seront dimensionnés pour une période de retour tenant compte de la durée des travaux. »

Appréciation de la commission d'enquête

La commission note le renvoi au dossier d'enquête ultérieur « Loi sur l'eau » qui déterminera les modalités de gestion de l'eau pendant le chantier. Ce renvoi aux études détaillées est acceptable.

Toutefois, la commission estime que des informations complémentaires devraient pouvoir être fournies au niveau de l'APS et les dispositions de protection de la ressource pendant la construction des grands ouvrages, figurer au dossier.

La commission déplore ce manque de précisions au niveau du dossier de cette enquête publique.

T61Q6 Quels sont les constituants d'une eau de lessivage s'écoulant du remblai et du ballast.

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage estime que : « *(…) La charge des eaux de ruissellement en exploitation est liée essentiellement à l'entretien de la voie par les produits phytosanitaires.*

Les eaux de lessivage peuvent contenir des phytosanitaires, métaux et matières en suspension, en concentrations infinitésimales (compte tenu des précautions prises en matière d'entretien et de la progressivité des phénomènes d'usure).

Un suivi des eaux de lessivage s'écoulant des remblais et du ballast sera réalisé en phase travaux et en phase exploitation (modalités à fixer au stade des procédures loi sur l'eau).

(…) Les paramètres suivis dans le cadre de la LGV (phase travaux et phase exploitation) seront ceux de l'arrêté Loi sur l'eau, afin de pouvoir justifier la compatibilité du projet avec les différentes rubriques du SDAGE Adour-Garonne. La fréquence du suivi de la qualité des cours d'eau dépendra de l'état initial des milieux aquatiques, à savoir la qualité physico-chimique du cours d'eau, et de la sensibilité des espèces recensées.

Il est prévu le long de la plateforme ferroviaire la réalisation d'un réseau de drainage assurant la collecte et l'évacuation des eaux de ruissellement de la plate-forme, des talus et bassins versants interceptés. Celui-ci pourra être associé à des dispositifs de protection des eaux avant rejet.

De manière générale, lorsque la ligne est en déblai, un drainage est mis en place des deux côtés. Lorsque la ligne est en remblai, un drainage est mis en place du côté amont de la ligne et éventuellement côté aval dans le cas où il est nécessaire de prolonger le drainage d'un déblai vers l'exutoire.

Le type de réseau de drainage dépend des pentes longitudinales, de la topographie locale, des enjeux des eaux superficielles et souterraines, des caractéristiques géologiques et hydrogéologiques, de la présence de nappe et des contraintes d'accès. Le réseau est revêtu quand il traverse un périmètre de protection de captage d'eau potable (l'usage de phytosanitaires étant proscrit).

La création de l'infrastructure ferroviaire peut provoquer une concentration des écoulements interceptés ou une augmentation des débits de pointe. Lorsque cette modification de l'écoulement des eaux (bassin versant détourné, apports en sortie de déblai,…) est incompatible avec les conditions aval (émissaires insuffisants ou inexistants), il peut être nécessaire de réaliser des ouvrages (bassins ou fossés) permettant de stocker et d'écrêter les eaux. Le positionnement précis de ces bassins, leur dimensionnement ainsi que les modalités de rejet dans le milieu naturel seront consolidés lors des études de détail et dans le cadre de la procédure Loi sur l'eau. »

Appréciation de la commission d'enquête

La commission considère que les dispositions envisagées et décrites par le maître d'ouvrage sont de nature à permettre la maîtrise des risques de pollution, consécutifs au lessivage des remblais et des ballasts.

T61Q7 Des contacts ont-ils été engagés avec les comités locaux de l'eau pour évaluer les zones potentielles de compensation des zones humides. Le retour d'expérience de la construction de l'A65 au regard de cette problématique a-t-il été entrepris ?

Réponse du maître d'ouvrage

« Un pré-programme de mesures compensatoires a été réalisé à ce stade des études et présenté dans le dossier d'EPDUP. Il prend en compte le concept d'équivalence écologique et tient compte des mesures compensatoires sur les milieux naturels, les zones humides et les boisements compensateurs. Le besoin global surfacique en compensation a été estimé à ce stade des études dans une fourchette arrondie de 1 000 à 1 750 ha toutes procédures confondues.

Ce pré-programme tient compte d'une mutualisation possible des habitats et des espèces, et des mesures à prendre au titre des différentes règlementations. Les secteurs susceptibles de faire l'objet de recherches foncières ont été recherchés et identifiés dans la bande de 3 000 m. Il a fait l'objet de premiers échanges avec les services de l'Etat notamment les DREAL Aquitaine et Midi-Pyrénées, mais n'a pas encore fait l'objet de contacts ou de concertation locale, qui relèveront des prochaines étapes.

Au vu des retours d'expérience sur la création de zones humides, les échanges avec les services de l'Etat ont conduit à pouvoir prendre en compte la réhabilitation de zones humides dégradées au titre de la compensation des effets d'emprise des lignes nouvelles sur les zones humides, y compris au sein de zonages Natura 2000.

Le bilan intermédiaire de l'A65 réalisé un an après la mise en service montre que les objectifs de sécurisation surfacique et par espèce énoncés dans le dossier CNPN sont atteints.
Ils ont été présentés à la DREAL Aquitaine et au Comité de suivi des mesures compensatoires en juin 2012.
Il a été procédé à une mutualisation des mesures au titre de différentes réglementations : zones humides, habitats mammifères semi-aquatiques, habitats des amphibiens et habitats d'espèces en fonction de leurs enjeux. 1488 ha au total (faune et flore) et 55 km de linéaires d'habitats ont été sécurisés, au delà de l'objectif initial fixé.

Les résultats issus du Comité de suivi montrent que les mesures compensatoires se déroulent conformément aux engagements de l'Etat et aux prescriptions de l'arrêté CNPN.
Plusieurs suivis ont été mis en place afin de vérifier les incidences sur les cours d'eau, les zones humides et les eaux souterraines (niveau de la nappe) :
-suivi physico-chimique et piézométrique sur les eaux souterraines 2 fois par an,
-pour les eaux superficielles ; suivi physico-chimique, hydrobiologie et hydromorphologie des cours d'eau,

-pour les zones humides, des suivis physico-chimique des sédiments, hydrobiologique et suivi des inventaires écologiques

Les premiers résultats de ces suivis mis en œuvre permettent de conclure à des résultats conformes sur la plupart des cours d'eau, des zones humides et sur les niveaux d'eaux souterraines. »

T61Q8 Explicitez les conditions dans lesquelles et les précautions avec lesquelles les zones humides seront franchies en déblai ? Précisez les dispositifs assurant la continuité hydraulique et écologique tout le long du tracé en remblai pour démontrer leur adéquation en nombre et en gabarit ?

Réponse du maître d'ouvrage

« Le projet GPSO impacte de manière directe 250 ha de zones humides dont seulement 10% sont traversés en déblai. Le passage en déblai dans ces zones est en moyenne de 2m de profondeur et couvrant un linéaire d'environ 2,5 km constaté au droit des vallées (culées des ouvrages d'art), les autres zones humides sont traversées en remblai et en viaduc.

Si nécessaire, dans des secteurs particuliers, des dispositions techniques seront prises (tranchées drainantes ou étanches par exemple) afin d'éviter le drainage de la zone humide par le déblai.

Un Plan de Management de l'Environnement sera mis en place sur le chantier incluant notamment les points suivants : politique environnementale, engagements, organisation des chargés environnement et des interlocuteurs, organisation documentaire.

En phase chantier, le maître d'ouvrage mettra en œuvre des mesures permettant de limiter l'incidence des travaux et des installations et pistes de chantier sur les zones humides. Ainsi, la piste générale de chantier s'inscrira à l'intérieur des emprises dans la mesure du possible pour limiter l'incidence des travaux sur les zones humides.

En phase exploitation, afin d'éviter de modifier le fonctionnement hydrique des zones humides, le maître d'ouvrage mettra en œuvre des dispositions techniques pour que la base des remblais au niveau des zones humides ne constitue pas une zone d'écoulements préférentiels ou au contraire une zone d'accumulation.

La continuité du fonctionnement hydraulique de la zone humide sera assurée par transparence hydraulique grâce à la mise en œuvre d'ouvrages hydrauliques.

Par ailleurs, on peut rappeler qu'un nombre important d'ouvrages est prévu dans les secteurs en remblai, qui représentent environ 74 % du linéaire. Le passage en déblai dans les zones humides se limite à environ 2,5 m de profondeur en bordure des vallées au droit des viaducs.

Dans le cadre de la mise en œuvre du projet, il est prévu à ce stade des études :
-125 ouvrages de type 1 (viaducs, ponts, portiques),
-61 ouvrages de type cadre avec reconstitution du lit dont 52 équipés de banquettes,
-333 ouvrages de type buse ou dalot.

En considérant un linéaire de lignes nouvelles de 298 km (longueur totale de 327 km de laquelle est déduite la longueur des tunnels, des tranchées couvertes et des viaducs de plus de 100 m soit plus de 29 km), on peut déduire l'interdistance moyenne entre les ouvrages hydrauliques. Avec plus de 520 ouvrages sur 298 km de lignes nouvelles à prendre en compte, ainsi en moyenne environ 2 ouvrages sont disponibles pour les rétablissements hydrauliques par kilomètre, soit environ 1 ouvrage tous les 500 m.

Au-delà de la mise en place de ces cadres, la mise en place de buses sèches (diamètre 800 mm), hors rétablissements hydrauliques et hors secteurs en déblai, pourra densifier les possibilités de traversées dans les secteurs les plus sensibles et au niveau des éléments structurants du paysage local (haies, lisières…), (…) (1 ouvrage tous les 300 m sur les secteurs du massif landais). (…). »

Appréciation de la commission d'enquête (T61Q7 et T61Q8)

L'évaluation des zones humides impactées par un projet d'infrastructure, compte tenu des différences d'appréciation de leur définition et de la variété des types rencontrés, prête systématiquement à contestation de la part des associations de défense de l'environnement. Un complément de concertation avec les comités locaux de l'eau en charge s'impose.

La commission enregistre en outre, l'affirmation du maître d'ouvrage selon laquelle les mesures de réhabilitation et de compensation des zones humides consécutives à la réalisation de l'A65, s'opèrent conformément aux engagements de l'Etat.

Le risque d'effet de drainage des zones humides par les passages en déblai est pris en compte.

La transparence hydraulique est assurée par les très nombreux ouvrages prévus qu'il s'agisse des franchissements en viaducs ou des ouvrages sous remblai de type cadre, buse ou dalot.

La commission souligne qu'une attention particulière devra être portée au dimensionnement de ces ouvrages. Le risque d'érosion consécutif à l'augmentation de débit, résultant d'un accroissement de la pluviométrie, de l'accumulation d'embâcles ou d'alluvions en amont de ces franchissements devra être maîtrisé.

Qu'il s'agisse de la réhabilitation et de la compensation des zones humides, des traversées en déblai, des dispositifs permettant la transparence hydraulique, les mesures identifiées paraissent adaptées ; en revanche, le contrôle de leur application demeure la condition de la maîtrise réelle des impacts sur l'environnement.

T61Q3 Il ne peut être écarté que l'enquête « loi sur l'eau » mette en évidence des inconvénients majeurs, d'une ampleur de nature à remettre en cause la DUP. Par exemple, une aggravation significative et récurrente des inondations ou une ruine importante des captages d'eau potable… Ne devez-vous pas dès à présent et avant la DUP, engager des études de risques majeurs sur ces deux problématiques et les faire approuver par la police de l'eau ?

Réponse du maître d'ouvrage

« Le maître d'ouvrage ne se situe pas dans cette perspective compte tenu des éléments rappelés brièvement ci-dessus, mais dans celle de dispositions particulières à étudier au niveau de la conception de l'ouvrage définitif (calage de son tracé en plan ou en profil en long, dispositions constructives), de sa réalisation (précautions en phase chantier), ainsi que pour la phase d'exploitation. Il pourra s'agir par exemple de dimensionnement d'ouvrages pour le franchissement de vallées alluviales, de précautions particulières concernant les conditions de passage dans des périmètres de protection par exemple (…) En tout état de cause, le maître d'ouvrage se conformera aux préconisations des services de l'Etat en la matière. L'obtention des autorisations au titre des procédures ultérieures sera (…) nécessaire (….) ; il appartiendra au maître d'ouvrage de proposer les mesures adéquates pour les obtenir.
En matière d'eaux souterraines en lien avec les captages AEP, la mise au point et le suivi des programmes d'études seront menés en concertation avec l'administration (ARS et DDT) et les hydrogéologues agréés, ainsi qu'avec les maîtres d'ouvrage des captages concernés.

T61Q9a Le projet GPSO/LN respecte-t-il strictement les servitudes d'utilité publique associées aux différents captages d'eau potable ? Vous ferez une réponse particulière pour le champ captant « domaine de Bellefond » et « domaine de Rocher » couvert par la déclaration d'utilité publique du 7 juillet 2014.

Réponse du maître d'ouvrage

« Dans le cadre de la concertation interservices (et de la consultation inter administrative), des échanges ont eu lieu avec les ARS notamment sur le respect des servitudes d'utilité publique. Une analyse de la compatibilité du projet GPSO avec les prescriptions des captages AEP faisant l'objet de DUP par arrêté préfectoral a été réalisée. Seule, la rédaction de l'arrêté du captage AEP

de Clarens (commune de Pompogne, Lot-et-Garonne) n'est à ce jour pas compatible avec le passage du projet de ligne nouvelle tel que prévu, en limite du périmètre de protection rapprochée.

Ainsi que cela est précisé au § 3.4.3 de la pièce B (p35), les études menées à ce stade du projet montrent que les mesures d'interdiction absolue de tout défrichement ou excavation dans l'ensemble du périmètre de protection rapprochée du captage, telles qu'elles résultent de l'arrêté préfectoral du 20 mai 1997 (portant DUP de protection de la source de Clarens) ne sont plus adaptées, l'aménagement de la ligne ferroviaire pouvant être autorisé sans risque pour la ressource en eau, dès lors que certaines dispositions constructives et précautions seraient mises en œuvre, dans le cadre des activités règlementées par un arrêté modifié.

Le tracé de la ligne nouvelle présenté à l'enquête publique est retenu au bénéfice d'une modification future de l'arrêté préfectoral de 1997, modification qui relève de la compétence du préfet en application de l'article R.1321-12 du code de la santé publique et selon les modalités prévues par ce code.

Dans l'hypothèse (qui n'est pas celle retenue à ce stade) où cette DUP ne serait pas modifiée, une adaptation du projet serait étudiée dans le cadre des études détaillées pour modifier le tracé dans la bande des 500 mètres qui lui est associée ; le passage de la ligne nouvelle n'interviendrait alors plus dans le périmètre de protection rapprochée, mais dans le périmètre de protection éloignée que le projet traverse dans ce secteur sur plusieurs km.
Pour permettre l'instruction d'une modification de cet arrêté, des études spécifiques ont été lancées en 2015 afin de caractériser plus finement la zone (sondages, investigations géophysiques et opérations de traçage).

Concernant plus particulièrement le captage AEP de Bellefond-Rocher (oligocène), l'arrêté DUP est intervenu le 7 juillet 2014. Le projet de lignes nouvelles est concerné par un passage dans les périmètres de protections rapprochée et éloignée. Cet arrêté précise :

-Dans son article 8.2 Périmètre de protection rapprochée parmi les activités règlementées, sous le point 31 : « Les projets de création de voies de circulation (routes, voies ferrées) ou de modification du tracé et du gabarit des voies de circulation existantes sont soumis à l'avis d'un hydrogéologue agréé. Les prescriptions de réalisation seront notamment les suivantes (…) »
-Dans son article 8.3 Périmètre de protection éloignée parmi les activités règlementées : « la création de voies de circulation (routes, voies ferrées…) et la modification du tracé et du gabarit de voies de circulation actuelles seront réalisées notamment suivant les prescriptions suivantes (…) »
-Dans son article 8.5 Prescriptions particulières pour infrastructures de transport : « Tout projet d'infrastructure de transport faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique postérieure à la publication du présent arrêté ne devra en aucun cas avoir d'impact qualitatif ou quantitatif sur les ressources en eau.

La DUP ou les autorisations complémentaires ultérieures au projet de l'infrastructure de transport comporteront toutes les modalités mises en œuvre dans la réalisation et l'exploitation de cette infrastructure dans les périmètres de protection rapprochée et éloignée afin de préserver les ressources en eau. Ces modalités seront notamment définies sur la base des études approfondies complémentaires qui devront être menées et qui justifieront l'adaptation des prescriptions édictées dans le présent arrêté. »

Cette rédaction permet donc, sous conditions, le passage de la ligne nouvelle. A noter qu'au préalable, une enquête d'utilité publique était intervenue fin 2013 ; le dossier comportait un avis complémentaire de l'hydrogéologue agréé traitant du projet de LGV.

Le maître d'ouvrage a présenté à l'ARS et à l'hydrogéologue agréé les grandes lignes du programme d'investigations et d'études complémentaires à mener, dont les résultats alimenteront le dossier qui devra être présenté le moment venu aux services de l'Etat en application de l'article 8.5 dans le cadre de la procédure loi sur l'eau. »

T61Q9b L'intersection de la ligne ferroviaire et de l'aqueduc de Budos nécessiteront des travaux consistant en une déviation souterraine en siphon de l'aqueduc. Ces travaux auront pour conséquence une interruption en eau potable de l'approvisionnement de la métropole Bordelaise par ce moyen, pour environ 5% de ses besoins. Quelle sera la durée de cette interruption et quelles dispositions de substitution sont prévues ?

Réponse du maître d'ouvrage

« Une étude spécifique a été confiée à la Lyonnaise des Eaux, opérateur de la Communauté Urbaine de Bordeaux, en juin 2011 afin de définir la faisabilité de la mise en siphon de l'aqueduc, les effets en phase travaux et en phase exploitation, de concevoir le projet technique et la mise en place les mesures adaptées.

Cette étude spécifique a permis de confirmer la faisabilité d'un passage de l'aqueduc de Budos en siphon, dans une canalisation de diamètre 1 200 mm (pour mémoire cet aqueduc sur un linéaire de 41,7 km comporte déjà 11 passages en siphon sur près de 7 km).

La planification de l'opération devra prendre en compte la forte contrainte de la production d'eau potable sur le territoire de l'agglomération.

L'arrêt de la ressource doit être programmé près de 1 an à l'avance, puis sera confirmé un mois avant l'arrêt en fonction des capacités de mise en réseau et des conditions hydrologiques.

Les travaux de l'aqueduc devront être réalisés 1 à 2 ans avant les travaux de GPSO. Ainsi, les travaux nécessitant un arrêt d'aqueduc seront regroupés et

concentrés sur une durée de 6 à 8 semaines (construction du siphon en position latérale puis travaux de raccordement).

La solution d'une station de pompage provisoire n'a pas été retenue à ce stade des études, au profit d'un rééquilibrage au sein du réseau d'alimentation en eau en fonction des disponibilités.

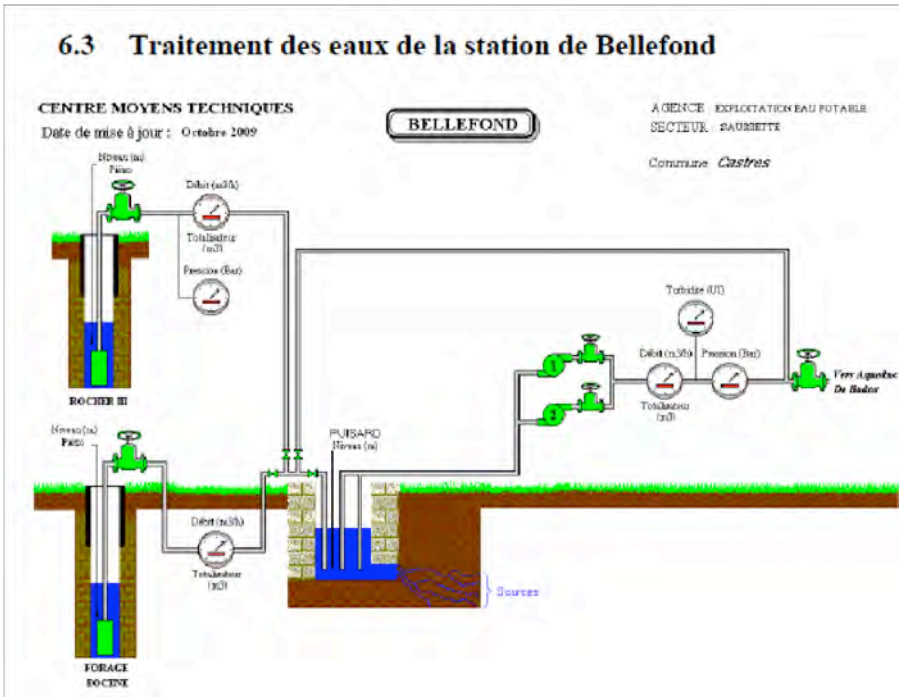
Ces réflexions seront poursuivies avec Bordeaux Métropole et son opérateur dans les étapes ultérieures. »

T61Q10 Bien vouloir décrire avec précision l'usine d'eau potable près de la vallée du Gât-Mort : implantation, capacité, vulnérabilité.

Réponse du maître d'ouvrage

« Les informations sont précisées dans l'arrêté préfectoral de protection du Champ captant « domaine de Bellefond » et « domaine de Rocher » Galerie de Bellefond, forage HT1, forage HT2, forage HT3, forage Rocher3 sur la commune de Castres/Gironde en date du 7 juillet 2014.

Sur site sont implantées les installations de pompage des eaux (voir schéma ci-dessous).



Les principales caractéristiques de la station de traitement sont les suivantes :

-Prélèvement : un compteur totalisateur contrôle les prélèvements du forage stockage de produits chimiques : aucun produit n'est employé sur la station de Bellefond puisque les eaux ne subissent aucun traitement
-Traitement du fer et turbidité : aucune unité de traitement n'est présente à ce jour sur le site de Bellefond (envisagé)

-Distribution : les eaux pompées à la galerie des sources et les forages sont envoyées directement à la station de Bellefond où elles sont évacuées de la bâche vers l'aqueduc gravitaire de Budos. Seule la turbidité à la sortie de la bâche est suivie par un appareil en continu. Si un important défaut de qualité est constaté sur l'eau brute refoulée (turbidité élevée par exemple), la production est arrêtée.

Les capacités figurent dans le tableau ci-dessous :

Nom du captage	Débits et volumes maxima		
	Horaire (m^3/h)	Journalier (m^3/j)	Annuel (m^3/an)
Galerie de Bellefond	250	6 000	2 190 000
Forage « HT1 »	300	7 200	1 314 000
Forage « HT2 »	250	6 000	1 314 000
Forage « HT3 »	110	2 640	963 600
Forage « Rocher 3 »	150	3 600	1 314 000
Total maximum autorisé par an	**500**	**12 000**	**3 600 000**

Les périmètres de protection mis en place sont présentés dans le dossier d'enquête (à noter que le périmètre de protection rapprochée tangente l'A62).

Appréciation de la commission d'enquête (T61Q3, T61Q9a, T61Q9b et T61Q10)

T61Q3 Le maître d'ouvrage présuppose que les conclusions des études ultérieures et des enquêtes publiques à venir seront favorables, préjugeant de sa capacité à prévenir les risques majeurs liés à l'intégrité du champ de captage d'eau potable, à la continuité de l'approvisionnement en eau potable de Bordeaux-Métropole et aux inondations.

La commission estime cette appréciation contestable, considérant que les mesures à mettre en œuvre pour éviter ces risques, peuvent relever d'un tiers et qu'en conséquence les résultats d'études plus poussées en la matière auraient du être fournis dans le dossier d'enquête afin d'éclairer le public et la commission d'enquête.

T61Q9a La commission note la prise en compte de la DUP du captage AEP de Clarens, de même que l'éventuelle adaptation du tracé (au profit d'un passage en zone de protection éloignée) dans la bande des 500 mètres si la DUP de 1997 n'était pas modifiée. Sans garantie de la modification de l'arrêté, la commission regrette vivement que la variante du tracé n'ait pas été suffisamment présentée dans le dossier afin d'en apprécier les conséquences.

S'agissant des forages de Bellefond-Rocher, la commission prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage à respecter toutes les servitudes définies

par l'arrêté DUP pris le 7 juillet 2014, résultant du passage dans les périmètres rapprochés et éloignés, mais s'étonne de l'absence dans le dossier, de la mention de cet arrêté.

T61Q9b Les travaux de déviation de l'aqueduc de Budos, bien que non décrits en termes de calendrier et de contexte, dans le dossier, semblent en effet ne pas poser de problème de faisabilité. En revanche, ces travaux ont pour conséquence une interruption temporaire de l'approvisionnement partiel de la métropole bordelaise, sans qu'une solution de substitution n'ait été véritablement actée ou consolidée.
La commission a souhaité approfondir ce point en rencontrant un représentant mandaté du service de l'eau de Bordeaux Métropole. Cette rencontre a fait l'objet d'un compte rendu et donné lieu à une contribution en date du 22 janvier 2015 (voir annexe 8).

Une solution temporaire de substitution pendant la durée des travaux doit donc être impérativement recherchée auprès des autres forages qui approvisionnent la Métropole. Deux contraintes sont à prendre en compte :

- ces prélèvements s'opèrent dans des nappes déficitaires ;
- le créneau d'intervention pour les travaux est étroit et doit correspondre à une période de moindre consommation après une recharge hivernale favorable (Février-Mars).

La commission s'étonne que cette étude de faisabilité n'ait pas été engagée dans le cadre d'études préliminaires et que la variante de tracé qui pourrait résulter d'une impasse pour l'approvisionnement de la métropole, n'ait pas été décrite dans le dossier. Elle regrette un déficit d'information du public sur cette problématique.

T61Q4 Pouvez-vous préciser les mesures techniques en particulier le dispositif antivibratoire pouvant être prises sur des sites comme celui de Bellefond pour réduire l'impact des vibrations sur les captages AEP ?

Réponse du maître d'ouvrage

« Pour le site de Bellefond, le maître d'ouvrage a présenté dans le dossier d'enquête les investigations et études déjà produites, ainsi que les grandes lignes du programme d'études détaillées à mener pour parvenir à la conception définitive, qui sera soumise à l'approbation des services de l'Etat. Le risque vibratoire sera analysé dans ce cadre.

L'incidence de la déstabilisation de la structure réservoir est évoquée en termes d'incidence qualitative et quantitative dans le fonctionnement du système aquifère vis-à-vis du risque de dysfonctionnements pour la production d'eau potable (engins de compactage, découverte de cavités karstiques, aléas karstiques…).

Le maître d'ouvrage étudiera les dispositions constructives pour la couche d'assise de la voie ainsi que pour la plate-forme. Ces deux couches, qui assurent la liaison entre le terrain naturel et les rails, sont conçues pour absorber un maximum de vibrations. La prise en compte de leurs caractéristiques permettra d'évaluer l'incidence verticale des phénomènes vibratoires.

Un programme d'essai de terrain sera élaboré afin de préciser les risques liés aux vibrations induites par le projet en phase travaux et en phase exploitation.

En phase d'exploitation, la fréquence des vibrations induites par le passage des trains, amortie et notablement absorbée par le lit de ballast et la structure de plateforme, génère néanmoins des phénomènes vibratoires.

Pour la phase APD, un programme d'investigations sera défini. Il pourra, par exemple, être associé la conduite d'investigations en forage à un niveau détaillé après une première série de prospections géophysiques (sismiques de préférence, électriques ou électromagnétiques), à la conduite de traçages visant à caractériser la fonctionnalité des niveaux karstifiés rencontrés et leur lien avec la ressource exploitée.

Des études spécifiques locales de type analyse vibratoire seront également effectuées pour évaluer le transfert vertical de vibrations vers les calcaires karstifiés, étant précisé que la présence d'une couverture d'alluvions et d'une interface argileuse de décarbonatation épaisse de plusieurs mètres participe grandement à l'atténuation des vibrations en profondeur.

En tant que de besoin, on pourra prévoir le recours à des techniques de contrôle vibratoire, notamment celles qui impliquent l'insertion d'éléments élastiques et absorbants (tapis antivibratoires sous le ballast, semelles élastomères sous les travers ou entre les rails et les traverses) au niveau de la voie, affectant à la fois les efforts de contact roue-rail et la propagation des vibrations.

Les solutions d'isolation vibratoire les plus classiques sont les supports de rail élastiques, les supports de traverse élastiques, les dalles flottantes et les matelas sous ballast

A noter qu'au niveau des captages AEP des sources de Bellefond-Rocher sur la commune de Castres-Gironde, les TaGV circuleront entre 230 et 270 km/h, et non pas à 320 km/h compte tenu de la proximité de la jonction avec la ligne existante. »

T61Q9c L'innocuité du chantier et de l'exploitation de la ligne nouvelle sur le champ captant de Bellefond semble ne pas pouvoir être démontrée en l'état actuel des connaissances. L'AEP oligocène pourrait être affectée par une pollution par percolation ou par l'inversion du sens de l'écoulement consécutif à des vibrations et à un effondrement des karsts. Quelles dispositions sont prévues pour minimiser ce risque et quelles dispositions

seraient alors prises pour éviter une rupture durable de l'approvisionnement ? Une variante de tracé évitant ce champ de captage a-t-elle été étudiée ? Si oui, précisez-la. Si non, pourquoi ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'enjeu de garantir la ressource en eau est identifié de longue date et a fait l'objet d'études spécifiques de 2011 à 2013, en concertation avec les acteurs concernés, dont les services de l'Etat et l'hydrogéologue agréé. Ces études ont permis d'acquérir une connaissance fine du fonctionnement du réseau hydrographique de ce secteur, qui n'avait pas fait l'objet d'un tel niveau d'investigations au préalable, et de déterminer les précautions devant être prises pour la réalisation de l'infrastructure.

Les travaux et essais conduits dans le cadre des études 2011-2013 ont montré les éléments suivants :
-l'aquifère oligocène est surmonté par une couverture alluviale, exempte de nappe, d'épaisseur variable mais continue à l'endroit du projet ;
-une piézométrie de la nappe des calcaires oligocènes s'approfondissant rapidement depuis l'axe de la vallée vers le coteau et le plateau du Grand Bos;
-une karstification des calcaires relativement peu fonctionnelle au regard des essais de traçage conduits dans ce secteur avec néanmoins une relation possible entre le projet et la source de Bellefond et le Gât-Mort (exutoire partiel de la nappe oligocène).

Ces études ont conduit à optimiser le tracé en 2013, notamment le profil en long qui a été rehaussé. Il apparaît ainsi que le tracé, passant à 350 m de la limite Est des parcelles portant les installations de captage des domaines de Bellefond et du Rocher, se trouve :

1) En position hydraulique latérale des deux champs captants et potentiellement hors de l'aire d'alimentation de ceux-ci ;
2) Dans un secteur où la vulnérabilité de l'aquifère reste élevée mais permet d'envisager des mesures de conception et de réalisation adaptées pour garantir la préservation de la ressource exigée par les autorités de tutelle :

-la couverture est formée de matériaux alluviaux sablo-graveleux et argileux sur une épaisseur constatée de 2 m et d'argiles de décarbonatation sur 2,5 m au plus près des domaines de Bellefond et du Rocher et évoluant rapidement sur une épaisseur de 12 m ;

-les calcaires sont assez faiblement karstifiés aux endroits reconnus et le remplissage des cavités par des matériaux argileux ou d'apport détritique laisse présager des vitesses de circulation de l'eau moins élevées qu'au Sud.

Le franchissement de ce périmètre par un profil en long rasant de la ligne nouvelle permet de ne pas altérer la couverture protectrice de la nappe. Les études spécifiques ont permis de déterminer les conditions de passage du projet de ligne nouvelle, qui seront affinées dans la suite de la mise au point du

projet technique (calage fin du tracé et du profil en long, dispositions constructives en matière de génie civil).

Au-delà des études préalables à la phase de DUP, la mise au point du projet sera poursuivie en phase d'études détaillées et fera l'objet de procédures administratives complémentaires, notamment au titre de la Loi sur l'eau. Les effets et mesures décrits dans l'étude d'impact (phase chantier et phase d'exploitation) seront repris et détaillés lors de l'élaboration de ces dossiers spécifiques.

Concernant les aspects vibratoires, il convient de se reporter à la réponse à la question T61Q4.

Le comblement des cavités karstiques est une solution envisagée dès lors que l'assise des terrains ne permet pas de garantir la stabilité de l'ouvrage. Elle permet d'éviter la remontée de fontis et l'éboulement local et brutal de terrain là où la structure rocheuse est le plus altérée ou présente un risque de survenue de ce type de phénomène. Cette solution peut être mise en œuvre dans les secteurs où les terrains ne disposent pas de la portance nécessaire pour le projet. Ces situations se produisent lorsque des niveaux karstifiés sont retrouvés à faible profondeur et/ou que les roches carbonatées sont fortement altérées. Les niveaux colmatés par ce procédé doivent être caractérisés de sorte à établir leur lien avec l'alimentation du réseau karstique aval et leur part d'alimentation aux points de prélèvement.

La configuration géologique du tracé de la LGV en Gironde n'est a priori pas soumise à ce phénomène du fait de la présence de terrains de couverture d'épaisseur pouvant être importante (4 à 10 m entre Bellefond et Grangeneuve avec des surépaisseurs jusqu'à 25 m). Néanmoins, le principe de ce type d'intervention permettant la rigidification et la tenue du massif rocheux ne peut être totalement exclu et doit dans tous les cas être pris en compte s'il devait se présenter.

Dans cette configuration, après une phase de détermination des caractéristiques géotechniques locales des matériaux et le dimensionnement de la zone à risques, il pourra être envisagé la création d'une planche d'essai validant les modalités d'injection de béton et la mesure des effets éventuels sur la ressource en eau ou l'exploitation d'un champ captant pour de l'eau potable en aval. Ce type de procédure a notamment été mis en œuvre pour la création de la ligne Tours-Bordeaux dans le secteur de Sauzé-Vaussais dans une zone karstifiée très vulnérable et ayant exigé le renforcement des terrains afin de valider les protocoles de réalisation de la phase travaux.

Ainsi le maître d'ouvrage poursuivra la mise au point des mesures en phase APD pour garantir la sécurité de la ressource en eau, et donc éviter toute rupture durable de l'alimentation ; ces mesures seront soumises à l'approbation des services de l'Etat.

Concernant le choix du tracé, il résulte des arbitrages après analyse comparative des différentes hypothèses (voir pièce F 3.2/Etude d'impact p.83 et s.) et réponse à la question T 52Q2.

Au vu des périmètres de protection des champs captants, aucune solution de tracé à l'intérieur du fuseau, compatible avec les fonctionnalités assignées aux projets de ligne nouvelles du GPSO et permettant de s'inscrire dans la démarche ERC, n'a pu être inscrite en dehors des périmètres de protection des captages AEP. Soit les tracés impactaient beaucoup plus fortement les parcelles AOC plantées, soit ils se rapprochaient de bâtis, voire conduisaient à la destruction de bâtis. Le tracé présenté à l'enquête d'utilité publique résulte d'un compromis préservant au mieux l'ensemble des enjeux environnementaux présents à l'intérieur du fuseau.

T61Q9d Le risque évoqué dans la question précédente concerne également les communes girondines d'Arbanats, de Portets, de Castres-Gironde et de Beautiran (ARPOCAB) dont la totalité de l'approvisionnement provient du champ captant de Bellefond. Des solutions de substitution ont-elles été étudiées ?

Réponse du maître d'ouvrage

« A ce jour il n'est pas envisagé de solution de substitution par le maître d'ouvrage, la priorité étant de définir les conditions de passage permettent de garantir la sécurité de la ressource en eau (conformément à la décision du 30 mars 2012 approuvant le tracé à approfondir en vue d'une mise à l'enquête publique).

Les résultats des études détaillées menées en concertation avec les différents acteurs feront l'objet d'une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Le maître d'ouvrage sera tenu de se conformer aux préconisations de l'autorité compétente. »

T61Q9e Le maître d'ouvrage a-t-il connaissance d'un retour d'expérience en provenance d'autres chantiers comportant des problématiques similaires ? Dans l'affirmative, merci de bien vouloir les porter à la connaissance de la commission.

Réponse du maître d'ouvrage

« Figurent ci-dessous quelques exemples d'infrastructures récentes traversant des périmètres de protection rapprochée de captage, qui illustrent que cette situation n'est pas rare et que des dispositions adaptées, définies après études approfondies, permettent d'en maitriser les risques.

1°) Autoroute A75 Cette autoroute traverse le causse du Larzac drainé par plusieurs sources karstiques captées pour l'eau potable (notamment la source de l'Esperelle captée par la ville de Millau). L'A75 traverse de nombreux périmètres de protection rapprochée dont celui de la source du Durzon

alimentant 10 000 personnes (15 communes). Des dispositions constructives ont été mises en place (surveillance pendant les travaux, imperméabilisation des voies autoroutières, bassins multifonctions avec traitement de la pollution chronique et saisonnière et rétention d'une pollution accidentelle).

2°) Autoroute A20 Cette autoroute traverse le bassin d'alimentation rapproché de la source karstique de la Fontaine des Chartreux captée pour l'agglomération du Grand Cahors (40 000 habitants). De nombreuses études ont été menées (traçages, piézométrie, étude de vulnérabilité) afin d'adapter le projet aux contraintes hydrogéologiques et aux forts enjeux rencontrés (ressource en eau très vulnérable). Des dispositions ont été menées pendant les travaux (récupération des eaux de ruissellement, traçages…) et en exploitation (imperméabilisation de la chaussée, bassins multifonctions, absence de traitement par des produits phytosanitaires…).

3°) Contournement Nîmes Montpellier (CNM) Le projet de ligne ferroviaire mixte CNM traverse les périmètres de protection rapprochée des captages de Fles et de la Lauzette captée pour alimenter en eau potable la partie Sud de l'agglomération montpelliéraine (secteur à enjeux économiques forts). De nombreuses études ont été menées afin de modéliser un possible impact du projet (réalisation des déblais, pollution accidentelle) sur la ressource en eau et ses usages. Ce projet a été adapté à ces contraintes pour la phase travaux (suivi qualitatif et quantitatif, gestion des eaux de rejet…) et dans la future exploitation (récupération des eaux pluviales…).

4°) LGV Tours Bordeaux La ligne Tours-Bordeaux traverse le périmètre de protection rapprochée de la source de la Foncaltrie à Sauzé-Vaussais. Des dispositions ont été prises pendant la phase travaux (raccordement du Syndicat à une autre ressource en secours, suivi qualitatif au moyen de piézomètres, traçages, étude géologique complète…) et dans la future exploitation (gestion des eaux, absence de traitement par produits nocifs…).

5°) LGV Rhin-Rhône La ligne LGV traverse les périmètres de protection immédiate, rapprochée et éloignée du captage de Poncey-les-Athée qui alimente en eaux une partie de la ville de Dijon (200 000 habitants). Une estacade et des culées ont été construites dans le périmètre de protection rapprochée, des piliers du viaduc de franchissement de la Saône ont même été positionnés dans le périmètre de protection immédiate du captage. Après des études de conception appropriées aux enjeux, des suivis qualitatif et quantitatif ont été mis en place durant la phase travaux et a posteriori pour suivre la qualité des eaux captées.

6°) Autoroute A89 L'autoroute A89 ouest en Dordogne, et plus particulièrement la section du contournement de Périgueux, se développe sur une vaste zone karstique largement fissurée, en relation directe avec la source des Moulineaux assurant l'alimentation en eau de l'agglomération de Périgueux (plus de 50 000 personnes).
La mise aux normes autoroutières de l'ancienne RN89 recoupe les périmètres de protection rapprochée et éloignée du captage sur plusieurs kms. Diverses

études ont été menées (traçages, suivis piézométriques et qualitatifs) afin de définir la vulnérabilité de la ressource et les enjeux vis-à-vis du projet.

7°) Autoroute A28 L'autoroute A28 traverse les périmètres rapprochée et éloignée du captage AEP de la Gueule d'enfer sur la commune de Saint-Jean-Thienney (Eure). Plusieurs études de traçages et suivis ont été réalisés afin de déterminer la vulnérabilité et les mesures (plateforme étanche et bassins de traitement de la pollution accidentelle).

Il convient de rappeler que l'impact d'une ligne LGV sur la ressource en eau est plus faible que pour une autoroute (circulation de trains voyageurs, traction électrique(…). »

Appréciation de la commission d'enquête (T61Q4, T61Q9c, T61Q9d, T61Q9e)

Le maître d'ouvrage n'envisage pas le risque d'assèchement de la ressource ni celui de dommages irréversibles résultant de vibrations sur le champ captant, considérant que *« les variantes de tracé envisagées impactaient beaucoup plus fortement les parcelles AOC plantées, ou se rapprochaient de bâtis, voire conduisaient à la destruction de bâtis ».*

Sont également évoquées, avec un retour d'expérience de la LGV Tours-Bordeaux, des techniques de comblement des karsts, si le risque était avéré. L'hypothèse d'une rupture d'approvisionnement évoquée par la commission pour cause de pollution par percolation n'est pas retenue par le maître d'ouvrage.

S'agissant d'une variante du tracé permettant d'éviter le champ captant, le maître d'ouvrage renvoie au compromis trouvé entre les différentes options dans le cadre de la concertation.

T61Q11 En matière d'inondation, les inquiétudes sont renforcées par la méconnaissance des hypothèses et des mesures visant à maîtriser les conséquences du projet sur ce risque. Si la crue de référence de la Garonne est de 1875, il conviendrait de préciser pour chaque zone inondable, le contexte juridique (évaluation préliminaire des risques d'inondation, liste des territoires à risque important d'inondation (TRI), les mesures envisagées, la référence de crue pour laquelle l'efficacité de ces mesures est garantie. La taille et l'emplacement précis des bassins d'écrêtement doivent être également précisés

Réponse du maître d'ouvrage

« Les franchissements du fleuve Garonne et/ou de ses vallées ont fait l'objet d'études hydrauliques spécifiques.

De manière générale, les études hydrauliques du programme du GPSO ont été réalisées dans le cadre juridique et réglementaire suivant en respectant les prescriptions des documents réglementaires suivants dont le SDAGE Adour-Garonne (…)

Les études des franchissements du fleuve Garonne et/ou de ses vallées se sont articulées de la façon suivante :
-une phase de recueil de données (données bibliographiques, enquête de terrain, rencontre avec les acteurs locaux, définition de levés topographiques complémentaires) ;
-une étude hydrologique (détermination des débits de crue (décennale, centennale, ou plus haute crue connue) ;
-une modélisation mathématique des écoulements à l'état initial ;
-une modélisation mathématique du tracé (définition des ouvertures hydrauliques, définition des ouvertures écologiques prenant en compte les spécificités en enjeux de chaque milieu humide) ;

Par ailleurs, ces études ont fait l'objet d'une démarche de concertation avec les services de l'Etat (DDT et DDTM et DREAL), notamment pour la définition des impacts admissibles du projet, pour la définition des mesures de réduction ou de compensation et pour la typologie des ouvrages en fonction des enjeux écologiques.

Ainsi, pour chacun de ces franchissements, les études spécifiques ont pris en compte les hypothèses et mesures suivantes :

<u>Franchissement de la Garonne, à l'Ouest d'Agen</u>

Les études dans ce secteur ont pris en compte le Plan de Prévention du risque inondation de la Garonne approuvé en 2010, ainsi que la localisation des laisses de crues fournies par la DDT47, complétées par un géomètre lors des enquêtes de terrain.
Pour tenir compte des dernières directives sur les crues dans le cadre des territoires à risques inondation (TRI), les études hydrauliques ont intégré également comme crue de projet de la Garonne, le débit de la crue de 1875 qui présente à Agen, une valeur plus forte que le débit centennal de 1930 retenu dans le PPRI.

Au final, le projet intègre un linéaire de 1,2 km environ d'ouvrage d'art permettant de limiter les impacts (exhaussement inférieur à 1cm) sur les zones à enjeux forts (zones habitées, zones d'activités…) pour l'évènement de référence de la Garonne (crue de 1875).

<u>Franchissement du Gers et de la vallée de la Garonne, à Layrac</u>

Les études dans ce secteur ont pris en compte le Plan de Prévention du risque inondation de la Garonne approuvé en 2010 ainsi que l'Atlas des Zones Inondables (AZI) diffusé en 1999 concernant le Gers.

La DDT47 a également remis la localisation des laisses de crues disponibles dans ses services.
Ce recensement a été complété pour la réalisation des études du GPSO avec :

-les laisses de crues recueillies dans le cadre de la réalisation de l'AZI du Gers (ARTELIA – 1999) ;
-des laisses de crues recueillies par un géomètre lors des enquêtes de terrain pour les crues de la Garonne.

Enfin, pour tenir compte des dernières directives sur les crues dans le cadre des territoires à risques inondation (TRI), les études hydrauliques ont intégré comme crue de projet de la Garonne, le débit de la crue de 1875 qui présente à Agen, une valeur plus forte que le débit centennal de 1930 retenu dans le PPRi

Au final, le projet intègre un linéaire de 2,4 km environ d'ouvrage d'art permettant de limiter les impacts (exhaussement inférieur à 1cm) sur les zones à enjeux forts (zones habitées, zones d'activités…) pour les évènements de référence du Gers (crue de 1977) et de la Garonne (crue de 1875).

Franchissement de la Garonne à Castelsarrasin

Les études ont pris en compte le Plan d'Exposition au Risque Inondation de 7 communes situées dans le secteur de Castelsarrasin (SOGREAH, 1989) ainsi que les débits des crues de 1875, 1952, 1977 et 2000. La crue de référence retenue correspond à l'évènement centennal sur la Gimone et la crue type «1875» pour la Garonne.

Au final, le projet intègre un linéaire de 2,6 km environ d'ouvrage d'art permettant de limiter les impacts (exhaussement inférieur à 1cm) sur les zones à enjeux forts (zones habitées, zones d'activités…).

Franchissement de l'Hers et de la vallée de la Garonne à Castelnau-d'Estrétefonds

Les études ont pris en compte de nombreuses études réalisées dans ce secteur dont notamment l'Etude de la zone d'activité Eurocentre, la Détermination des zones inondables de l'Hers Mort en Haute-Garonne, le Plan de Prévention du Risque Naturels Prévisibles – Hers Mort aval, le franchissement de la Garonne par la RD 29. La crue de référence retenue est la crue historique de 1992.

Au final, le projet intègre un linéaire de 345 m environ pour le franchissement de l'Hers et de 900 m environ d'ouvrage d'art pour le franchissement de la vallée de la Garonne permettant de limiter les impacts (exhaussement inférieur à 1cm) sur les zones à enjeux forts (zones habitées, zones d'activités…) pour les évènements de référence correspond à une crue centennale sur l'Hers mort et le Girou et la crue type « 1875 » pour la Garonne.

Ces études feront l'objet de mise à jour et d'approfondissement lors des études détaillées ultérieures et seront présentées au cours des enquêtes publiques loi sur l'eau en phase d'Avant Projet Détaillé.

Le chapitre 7 de l'étude d'impact, pièce F3-4 présente une analyse de la compatibilité du projet de ligne nouvelles avec l'ensemble des PPRI concerné par le projet (page 165, paragraphe 7.2.19). Les projets soumis à enquête sont compatibles avec les PPRI en intégrant leur règlement comme élément de conception, afin de préserver l'intégrité de l'écoulement des crues.

Dans la suite des études, il sera tenu compte de la mise en œuvre de la Directive européenne Inondations de 2007. Au niveau du bassin Adour-Garonne, l'élaboration d'un Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) est en cours, et des Territoires à Risque Important (TRI) ont été arrêtés sur le bassin, dont Bordeaux, Agen, Montauban-Moissac, Toulouse et Dax, pour lesquels des stratégies locales du risque d'inondation (SLGRI) seront établies. »

Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage apporte un complément d'information détaillé et utile sur les franchissements de la Garonne , du Gers et de l'Hers (Agen, Layrac, Castelsarrasin, Castelnau-d'Estrétefonds). Il indique notamment avoir pris en compte comme crue de projet, la crue de la Garonne de 1875, plus forte que celle de 1930.

La commission indique que le PGRI du bassin Adour-Garonne est en cours d'élaboration ; il doit être réalisé à la fin 2015. Mis en place par la loi Grenelle 2, il doit fixer les objectifs relatifs à la gestion des risques d'inondation concernant le bassin Adour-Garonne et aux territoires à risque important inondation (TRI).

La commission estime satisfaisante la réponse du maître d'ouvrage au sujet du risque « inondation ».

T61Q12 Y a-t-il eu des études scientifiques ou des relevés permettant de caractériser la relation de cause à effet entre les variations du régime des eaux du Ciron, leur qualité et l'apparition du brouillard au sein duquel se développe le « botrytis cinerea » à l'origine du Sauternes ? Avez-vous trace des échanges avec les pouvoirs publics, la commission locale de l'eau ou la profession viticole dans le cadre de la définition du tracé dans cette zone et du franchissement du Ciron ? Avez-vous un retour d'expérience consécutif au franchissement du Ciron par l'A65 ?

Réponse du maître d'ouvrage (extrait)

« Le projet de tracé résulte d'une longue démarche d'études et de concertation à partir des débats publics de 2005/2006, avec l'établissement d'un périmètre d'études, puis d'un fuseau avant d'arriver au tracé défini actuellement. (voir Pièce F3.2/pages 37 et s.).

Le linéaire important que représente le tracé dans le périmètre du SAGE est lié à la configuration du Ciron, affluent de la rive gauche de la Garonne qui draine un important bassin versant. Il évite largement le vignoble de Sauternes. Il traverse le massif landais, à près de 10 km de ce vignoble, dont il est séparé par la forêt, plusieurs villages et les réseaux routiers les reliant. Dans le massif landais, le projet est prévu en léger remblai, 1,5 à 2 m au-dessus du terrain naturel, afin de faciliter le rétablissement des écoulements hydrauliques.

Le positionnement du triangle ferroviaire résulte des options générales et du choix de jumelage avec l'A65 privilégié dans l'élaboration du GPSO. Ce triangle fait l'objet de dispositions particulières avec le dimensionnement de larges ouvrages, qui permettront d'assurer la transparence hydraulique et écologique, le libre écoulement des cours d'eau.

Les lignes nouvelles franchissent le Ciron au droit des communes de BernosBeaulac, Escaudes et Cudos par trois viaducs (dont deux accolés) de 245, 210 et 50 m de long dont le dimensionnement a été retenu pour assurer la transparence hydraulique et écologique du projet ferroviaire. Le régime des eaux du Ciron en aval, en particulier son débit et sa température, paramètres importants pour le vignoble, ne seront pas modifiés.

Ces franchissements du Ciron lui-même situés à plus de 20 km à vol d'oiseau de Sauternes et à plus de 35 km du confluent de la Garonne et du Ciron, sont largement dimensionnés par rapport aux différents ouvrages de franchissement du Ciron et de ses affluents déjà existants.

Par ailleurs, de nombreux ouvrages sont prévus au franchissement des divers affluents, ruisseaux en tête de bassin versant : 19 ouvrages de type viaducs/ponts, 8 ouvrages de type cadre avec banquettes et plus de 100 buses/dalots sont prévus sur l'ensemble des franchissements des affluents du Ciron et permettront d'assurer la transparence hydraulique, avec la typologie d'ouvrages telle que définie en lien avec les services de la police de l'eau et l'ONEMA.

Les zones humides impactées par le projet dans ce secteur (153 ha estimés à ce stade des études) seront compensées à hauteur de 200% selon les dispositions réglementaires du SAGE - schéma d'aménagement et de gestion des eaux - du Ciron.

Le tracé retenu permet également de minimiser l'impact sur le site Natura 2000 de la vallée du Ciron (site de 3380 ha avec 97 km de cours d'eau), impact limité à 7,3 ha soit 0,22% au droit du franchissement du Ciron et de ses affluents.

Le dimensionnement des ouvrages sera affiné, postérieurement à la déclaration d'utilité publique, lors des procédures « loi sur l'eau » qui donneront également lieu à enquêtes publiques.

Impact sur la qualité de la ressource en eau : en phase d'exploitation la maitrise de la végétation fait appel en section courante de ligne à un traitement par phytosanitaires. Les conditions d'emploi (cf Chapitre 5 de l'étude d'impact § 5.2.3.2 p134). Cet usage est proscrit au droit des sites Natura 2000 et des traversées de cours d'eau : il conviendra donc dans les dossiers loi sur l'eau puis en phase d'exploitation de fixer finement les sections où le recours à ce traitement serra autorisé, respectivement interdit.

Impact sur l'hydrologie : le passage de la LGV en léger remblai dans le massif landais, avec la réalisation des ouvrages hydrauliques maintenant les continuités des cours d'eau et réseau de crastes permet d'éviter un impact sur le régime des eaux souterraines et superficielles. Les dimensionnements seront affinés en phase d'études détaillées en vue de la procédure lois sur l'eau.

Pour les raisons exposées ci-dessus, le projet n'aura pas d'incidence sur le régime des eaux du Ciron.

Appréciation de la commission d'enquête

La problématique relative à l'éventuel impact du projet sur la qualité de l'appellation Sauternes-Barsac est traitée au § 3523 du présent rapport (Questions T52Q3 et T52Q7).

La commission note que le tracé qui a conduit au franchissement du Ciron et de ses affluents, est le résultat d'une longue concertation qui a visé à éviter les impacts jugés les plus critiques (noyaux urbanisés et zones de vignoble Sauternes, Barsac et Pessac-Léognan) tout en prévoyant la réduction des impacts sur le Ciron par le biais d'ouvrages d'art.

Ces ouvrages de franchissement sont nombreux et largement dimensionnés pour assurer la transparence hydraulique et éviter des effets sur le régime des eaux du Ciron.

Conformément au SAGE du Ciron, la compensation des zones humides sera maintenue à hauteur de 200%.

La gestion des eaux et la protection des cours d'eaux revêtent une importance capitale pendant la phase « travaux ». Cette problématique est traitée au § 3723 du présent rapport.

T61Q13 Dans le dossier, le montant des mesures spécifiques de protection de l'environnement est estimé à 1034 millions d'€HT (ouvrages, recherches archéologiques, aménagements paysagers, protections acoustiques….). Le périmètre de cette estimation prête à contestation. Il conviendrait de lister plus précisément les opérations couvertes par ce poste pour justifier le coût avancé.

Réponse du maître d'ouvrage

Les coûts des mesures spécifiques environnementales sont détaillés dans la pièce F3-4 du dossier d'enquête (p. 207) et comprennent les aspects suivants, classiquement repris pour les projets d'infrastructure :
-les études et travaux notamment les suivis des mesures en phase travaux et exploitation y compris le management environnemental et le bilan environnemental après mise en service,
-les bassins d'écrêtement comptés à l'unité ainsi que le surcoût engendré par la fonction de confinement pour les bassins associés aux bases de travaux et de maintenance (protection de la ressource en eau),
-les ouvrages de décharge en zones inondables, permettant de garantir la transparence hydraulique, tels qu'ils ont été définis par les études de grande hydraulique et chiffrés à l'unité selon leur structure,
-la restauration de cours d'eau et protection des berges chiffré au mètre linéaire de cours d'eau rescindé
-les aménagements pour la grande faune sous forme de passage spécifiques PGF, comptés à l'unité,
-les surcoûts engendrés par l'ajout de la fonction PGF sur des ouvrages de type PRO. Pour les rendre empruntables par la faune, la sur largeur mise en place réservée à la fonction PGF est prise égale à la moitié de la surface utile de l'ouvrage,
-la prise en compte des enjeux écologiques pour le franchissement des cours d'eau de manière à assurer la transparence aux habitats et aux corridors. L'allongement des ouvrages est chiffré au ml de traversées hydrauliques et représente plus de 5 km en cumulé,
-les clôtures spécifiques pour la grande et la petite faune, comptabilisées avec un ratio au km de ligne,
-les aménagements pour la petite faune de type crapauducs, buses sèches, banquettes pour la petite faune dans les ouvrages, plantation de haies…, - l'aménagement foncier,
-le rétablissement des réseaux compté à l'unité de réseau dévié, - les passages agricoles spécifiques (boviducs) prévus, chiffrés à l'unité selon la structure de l'ouvrage mis en place. ,
-la remise en état des parcelles après travaux,
-les protections acoustiques linéaires de type écran ou merlon chiffrées au m² pour les écrans et en volume pour les merlons, selon les résultats des études acoustiques,
-la mise en place de passages randonnée spécifiques,
-les aménagements paysagers intégrant la préparation du sol et des plantations, qui forment un forfait appliqué au km/ligne,
-l'archéologie préventive dont les diagnostics, sondages et redevance comptés à l'hectare et les fouilles ciblées identifiées par la DRAC, comptées à l'unité,
-les mesures compensatoires de type création de mares de substitution, transplantation d'espèces, compensation de zones humides ou travaux d'isolation de façades.

Le montant des mesures précitées représente 1.034 M€, soit 12,4% de l'estimation

Appréciation générale de la commission d'enquête sur les eaux superficielles et souterraines

Le recours à des études ultérieures et notamment à la loi sur l'eau ne permet pas toujours à la commission d'apprécier de façon circonstanciée, les impacts du projet sur la qualité et la quantité de la ressource en eau.

La connaissance de l'état physique initial doit être approfondie et il importe que cette démarche soit conduite en étroite collaboration avec les organismes en charge et que les échanges fassent l'objet de relevés de conclusion partagés.

Le tracé passe dans des secteurs particulièrement fragiles or de fortes inquiétudes sur la préservation du milieu, ne sont pas dissipées :

-Les conséquences de la réalisation de fondations des piles de ponts et de viaducs sur les eaux souterraines restent mal connues. Les travaux d'implantation risquent d'occasionner des modifications temporaires voire permanentes, du sens d'écoulement et du niveau des nappes phréatiques ;

-Un doute sur la mise en œuvre effective sur un linéaire de 327 km, d'opérations d'évaluation et de suivi de l'état des nappes souterraines.

Par ailleurs, il convient de réaliser un recensement exhaustif des sources et puits privés, de la qualité de leurs eaux et de la nature de leur usage, dans et à proximité de l'emprise. Il est en effet nécessaire de prévoir de justes indemnisations en cas d'assèchement, de coupure ou de pollution.

La commission souhaite en outre que le maître d'ouvrage, en collaboration avec les services de l'Etat, fasse le retour d'expérience de la construction de l'autoroute A 65 en matière d'eaux souterraines et superficielles.

Pour sa part, le risque inondation apparaît bien pris en compte : la finalisation du PGRI prévue fin 2015 doit fixer les objectifs relatifs à la gestion des risques d'inondation concernant le bassin Adour-Garonne et aux territoires identifiés comme étant à risque important d'inondation tels qu'Agen ou Montauban-Moissac.

Si les dispositions prévues par le maître d'ouvrage paraissent en mesure de préserver la ressource, en qualité et quantité, des aspects restent préoccupants :

La commission d'enquête ne partage pas l'idée de reporter à des études ultérieures, l'analyse des conséquences des travaux et des vibrations sur la stabilité de la couche de karsts en particulier dans la zone du champ de captage de Belfond-Rocher. Il conviendra de prendre en compte les nouvelles

recherches scientifiques effectuées sur l'origine et le mode de formation des aléas karstiques et de se rapprocher des chercheurs reconnus en la matière.

La démonstration de la continuité d'approvisionnement en eau potable de la métropole Bordelaise pendant les travaux de déviation de l'aqueduc de Budos, n'est pas faite. Une solution de substitution aurait dû, au minimum, être trouvée avec le service des eaux de Bordeaux-Métropole.

En conclusion, faute d'avoir pu lever les incertitudes sur les effets les plus lourds du projet sur le champ de Bellefond-Rocher et sur l'approvisionnement en eau potable de la métropole Bordelaise, la commission d'enquête s'inquiète d'une telle prise de risque et s'étonne de l'absence d'une variante du tracé au cas où il faudrait éviter le secteur.

362 Biodiversité

3621 Analyse et synthèse des observations.

Une première ventilation des observations relatives à ce thème effectuée en début d'enquête a établi un classement des observations selon les sous-thématiques suivantes.

Parmi les 1691 questions formulées concernant la biodiversité, la récurrence des sous-thèmes préalablement définis se répartit comme suit :
- 988 portent sur les impacts et mesures sur les trames vertes et bleues et sur les fonctionnalités écologiques ;
- 475 portent sur les impacts et mesures sur les zonages réglementaires, zonages d'inventaires et espaces sous gestion ;
- 163 portent sur les impacts et mesures sur la faune ;
- 65 portent sur les impacts et mesures sur la flore ;

Sur cet ensemble, on peut encore distinguer 95% qui s'opposent au projet en le qualifiant d'inutile, coûteux et destructeur de l'environnement alors que 5% argumentent ou posent des questions précises sur la faune, la flore, l'impact sur le réseau Natura 2000, la surconsommation d'espaces naturels liée au cumul d'infrastructures. C'est cette dernière segmentation qui est retenue pour en faire l'analyse. Les aspects concernant le parc naturel régional des Landes de Gascogne (PNRLG), la définition des passages « grande faune » (PGF) y sont inclus.

36211 L'impact du projet sur le réseau Natura 2000

La question de l'impact du projet sur les zones protégées telles que celles figurant au réseau Natura 2000 revient dans de nombreuses observations invoquant notamment :

- L'irrégularité du projet au regard des dispositions réglementaires et législatives concernant les zones Natura 2000 ;
- La contradiction entre l'impact du projet et les objectifs de protection des sites du Réseau Natura 2000 ;
- Les forts enjeux écologiques notamment sur les sites de la vallée du Ciron, de la vallée du Saucats, du Bocage humide de Caudajac et Saint Médard d'Eyrans ;
- Les spécificités locales et les caractéristiques de biodiversité propres tant au niveau géologique que végétal et animal ;
- Calcaires oligocène ;
- Loutre d'Europe, Cuivré des marais, Hottonie des marais, Vison d'Europe, etc. ;
- La sous-estimation des impacts et donc des incidences résiduelles du projet sur les continuités écologiques ;
- La fragmentation des habitats dans des secteurs préservés générant un isolement des populations et un risque de dégénérescence par manque de flux de gènes ;

- L'incapacité à éliminer et/ou compenser certains impacts notamment sur la Hêtraie des Georges du Ciron écosystème ancien et atypique ainsi qu'un un bois de frêne et d'Aulne à hautes herbes, habitat d'intérêt communautaire prioritaire dans la vallée du Saucats ;
- La nécessité d'études approfondies et l'interrogation sur la qualité et la complétude des études afférentes.

Ces observations sont portées par :

Le syndicat mixte d'aménagement du bassin versant du Ciron (33-CUDO-38) : « *le projet tel qu'il est présenté sous-estime complètement l'impact sur les continuités écologiques dont le maintien et la gestion sont un enjeu majeur des outils de gestion en cours de mise en œuvre (le bassin versant du Ciron, haut-lieu de la biodiversité en Gironde est pourtant classé trame verte et bleue par le SRCE). L'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 « vallée du Ciron » conclut à des effets faibles à négligeables (…) Ce manquement est justifié par une évaluation des niveaux des incidences largement minimisée. L'aire du projet ne se limite pas au seul périmètre Natura 2000 et doit apprécier la fonctionnalité globale du site. Les espèces et les habitats sont étudiés isolément alors qu'il faudrait évaluer l'association habitat prioritaire/espèces d'intérêt communautaire dans les niveaux d'incidences (…). Par ailleurs, la hêtraie des gorges du Ciron, aurait dû être analysée (…) car son intérêt mondial est avéré. Elle fait l'objet d'un programme d'étude et de sauvegarde porté par le Syndicat avec l'INRA (…) Il sera impossible d'éliminer ces perturbations conséquentes et brutales ou de les compenser tant le fonctionnement de cet écosystème est ancien et atypique* (33-CUDO-38).

L'association Landes Graves Palus Environnement (INTE-1152) : « Il *s'agit d'un site Natura 2000 impacté dans sa zone la plus précieuse et la plus sensible. Pour l'ensemble du site Natura 2000 FR 7200797 : Réseau hydrographique du Gât-Mort et du Saucats (enregistré comme SIC le 7 novembre 2013), "six secteurs présentent une concentration particulièrement importante d'éléments patrimoniaux et constituent des zones à enjeu patrimonial majeur et prioritaire" (documents d'objectif –DOCOB- du site) ».*

Le conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) Aquitaine : *L'évaluation des impacts directs ou indirects des projets de LGV sur ces nombreux enjeux écologiques nécessite des études approfondies et le CSRPN s'interroge sur la qualité et la complétude des études afférentes* (COUR-240).

La communauté de communes de Montesquieu (COUR-163) :

En conclusion, concernant l'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 du Gât-Mort et du Saucats :
« Le tracé de la LGV détruit un bois de frêne et d'Aulne à hautes herbes, habitat d'intérêt communautaire prioritaire et des habitats dans lesquels sont présents : La loutre, espèce protégée en France dans l'annexe 2 de la directive Habitat, le cuivré des marais, espèce inscrite à l'annexe 2 et 4 de la directive

« habitat », protégée en France, l'hottonie des marais, espèce protégée en Aquitaine et déterminante ».

Elle traverse la trame bleue recensée comme telle pour le Vison d'Europe, espèce inscrite à l'annexe 2 et 4 de la Directive Habitat, protégée en France , en priorité de gestion.

Enfin elle intercepte l'un des 6 foyers de biodiversité (secteur présentant une concentration particulièrement importante d'éléments patrimoniaux et constituant des zones à enjeu patrimonial majeur et prioritaire).

La LGV va induire une fragmentation des habitats dans un secteur pour le moment très peu fragmenté.
Cela va induire un isolement des populations et un risque de dégénérescence par manque de flux de gènes.
Elle va à l'encontre des enjeux 1 et 2 du DOCOB ;

Georges Cingal, au titre de la SEPANSO, a déposé une plainte auprès de la commission européenne dont le fait incriminé et le préjudice éventuel subi sont formulés comme suit :
« Choix d'un tracé pour une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne impactant divers habitats au nombre desquels des sites Natura 2000 » (COUR-293).

D'autres observations sont également formulées par le GFR des Agreaux, SCI des Agreaux (40-RETJ-1), la Fédération des AAPPMA (INTE-01897) et plusieurs particuliers.

36212 La prise en compte locale de la faune et de la flore

Quelques demandes portent spécifiquement sur la flore et la faune.

Des insuffisances du dossier sont signalées :

- Quelques espèces non inventoriées sont citées ;
- Il est déploré que la destruction d'espèces protégées, n'ait pas fait l'objet d'une présentation au conseil national de protection de la nature, et d'un avis des membres du conseil scientifique régional de protection de la nature ;

- Un rapport signale des incertitudes constatées sur l'impact des routes sur l'évolution des populations de chauves-souris au Royaume-Uni : *« Un doute scientifique considérable persiste quant à l'efficacité des programmes d'atténuation, car en l'absence de programme coordonné de surveillance continue de l'environnement, les nuisances sur site se poursuivent ».*

La Fédération Sepanso 40 *regrette que le dossier, qui suppose la destruction d'espèces protégées, n'ait pas fait l'objet d'une présentation au Conseil National de Protection de la Nature, et d'un avis des membres du Conseil Scientifique Régional de Protection de la Nature. En l'absence de ces avis*

autorisés, les personnes intéressées doivent se contenter de l'Avis de l'Autorité Environnementale, alors que chacun sait que les moyens humains font particulièrement défaut à la DREAL Aquitaine (INTE-1968).

L'association les Amis du Barthos (33) signale que *les affluents du Ciron, la Gouaneyre et le Barthos présentent des ripisylves et une biodiversité remarquable qui seront fortement impactées par le projet »* (33-LERM-20).

L'Association de défense des intérêts des riverains et exploitants (COUR-123) et ATTAC 65 (INTE-1643) se sont également exprimés sur cette thématique.

Plusieurs observations traitent des propositions de mesures compensatoires. Des demandes et commentaires spécifiques portent sur l'élaboration et le suivi de mesures compensatoires :

- Christophe Sabatier et Sandrine Esclamadon, techniciens de rivière SMIAVSA, sollicitent l'octroi de mesures compensatoires au titre de la restauration des milieux aquatiques pour la Vallée de la Sère et de ses affluents » (82-CAMA-9).

- Le syndicat du Bassin Hers Girou demande que les mesures compensatoires soient élaborées en étroite collaboration avec le syndicat, que des mesures de compensation soient spécifiquement identifiées pour la plateforme de chantier » (31-CAES-14).

- La commune de Lerm-et-Musset (33) demande à l'Etat que soit mis en place une coordination avec le département de la Gironde, la communauté de communes du Bazadais et la commune de Lerm-et-Musset afin d'assurer une réelle continuité écologique et de préserver le patrimoine des territoires traversés par le LGV. Elle souhaite que soit détaillé le coût de mise en œuvre de chacune des mesures compensatoires (…) et que leurs modalités de contrôle de la mise en œuvre (…) soient garanties par l'Etat » (33-LERM-14).

- Georges Cingal de la Sepanso-Landes pose plusieurs questions : Quelles seront les surfaces compensées espèce par espèce et sur quels sites ? Existe-t-il suffisamment de territoires disponibles pour ces compensations ? Quelles sont les mesures proposées pour compenser la fragmentation des territoires ? Quelle est la nature des compensations forestières ? L'impact sur la diversité devant être à son tour compensé ? Quelles garanties de réalisation ont été prévues quand le chantier sera concédé à des sociétés privées ?

- L'association pour le développement durable du bassin d'Arcachon (A2DBA) précise notamment concernant la biodiversité que les mesures compensatoires envisagées sont imprécises et incomplètes en raison de modalités de calcul peu claires ainsi que de l'absence de diagnostic précis et d'évaluation fiable sur les divers sites naturels impactés, l'impact des

chantiers durant les travaux sur les espaces naturels n'apparaissent pas pris en compte dans les mesures compensatoires (…) (INTE-1461).

Des observations ont également été formulées par la commune de Captieux (33-CAPT-018), le conseil communautaire du Bazadais (33-CAPT-19), le conseil municipal d'Escaudes (33-ESCD-2), l'association de défense des intérêts des riverains et exploitants (COUR-123), l'APUMP (INTE-1760) et le délégué du syndicat des sylviculteurs du canton de Captieux (33-CAPT-3).

De nombreuses observations concernant l'impact sur la faune sauvage et la pratique de la chasse ont été formulées notamment par la société de chasse d'Ambrus (47), la société de chasse de Montesquieu (47) et la société communale de chasse de Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47) qui précisent les nombreuses incidences sur la faune sauvage et sur leurs habitats :

- *« Le morcellement et le cloisonnement des habitats de la faune sauvage sans garantir les nécessaires corridors biologiques ;*
- *L'isolement de noyaux de populations d'animaux sauvages interdisant la dispersion et le brassage génétique, le fuseau occupant notamment des places de brame du cerf ;*
- *Les risques importants de mortalité accidentelle pour l'ensemble de la faune ;*
- *La destruction définitive d'habitats dans des milieux préservés, laquelle peut être estimée à 10ha par kilomètre de linéaire de voie ferrée ;*
- *La perturbation des habitats d'espèces patrimoniales ou emblématiques, y compris celle due aux travaux annexes destinés à desservir les enclaves ;*
- Le drainage des zones et assèchement de petites lagunes existantes »

(47-AMBR-18), (47-MTSQ-31), (47-SCBR-23).

L'ACCA de Saint-Michel-de-Rieufret (33) demande que *« le préjudice très important pour la commune soit reconnu et indemnisé »* (82-SMIC-6).

Se sont également exprimées :

Les sociétés de chasse d'Ambrus (47), de Montesquieu (47), de Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47), de Castelferrus (82), Balizac (33), Beylongue (40), Carcen-Ponson (40), Illats (33), Montesquieu (47), Ousse-Suzan (40), Portets (33), Sarbazan (40), Saint-Martin-d'Oney (40), etc., formulent des observations similaires.

36213 Le cumul de consommations d'espace naturel entraînant la rupture des continuités écologiques

Deux communes ont souligné le cumul des consommations d'espaces naturels entraînant la rupture des continuités écologiques sur leur territoire :

A Ayguemorte-les-Graves : *«L'impact sur le milieu naturel constitué par une saignée de 20,4 ha dont 11,6 dans les espaces boisés classés contrairement*

aux enjeux identifiés au PADD du PLU de la commune ainsi qu'aux objectifs de la charte paysagère de la communauté de communes de Montesqieu » (33-AYGG-11).

A Landiras : « Le projet va couper la commune de Landiras (33) en deux sur 11 km, ce qui sera un véritable mur pratiquement infranchissable et destructeur pour tout ce qui est humain ou animal (21 pistes DFCI coupées, 5 cours d'eau impactés, 11 zones humides détériorées » (33-LAND-18).

Certaines observations ont déploré la traversée par le projet du Parc naturel régional des Landes de Gascogne exprimant souvent des « *inquiétudes relatives à l'impact du projet sur le PNR des Landes de Gascogne et sur son avenir ».*

3622 Synthèse des éléments du dossier relatifs à la biodiversité

36221 Les éléments du dossier concernant l'impact du projet sur le réseau Natura 2000

La Pièce F du dossier, dans son volume 5.2/parties B1 et B2 traite des sites Natura 2000 directement concernés et la partie C des sites indirectement concernés.

362211 Les huit sites Natura 2000

La partie B1 présente les dossiers d'incidences suivants :

- Evaluation des incidences sur le site « Bocage humide de Caudajac et Saint-Médard d'Eyrans » (FR7200688), (p. 1 à 84) ;
- Evaluation des incidences sur le site « Réseau hydrographique du Gât-Mort et du Saucats» (FR7200797), (p 85 à166) ;
- Evaluation des incidences sur le site « Vallée du Ciron » (FR7200693), (p.167 à 272) ;
- Evaluation des incidences sur le site « Vallée de l'Avance » (FR7200739), (p273 à 334).

Dans la partie B2, sont traités, selon la même approche méthodologique les sites suivants :

- La Garonne (FR7200700), (p.337 à 398) ;
- Garonne, Ariège, Salat, Pique et Neste (FR7301822), (p. 399 à 472)
- Vallée de la Garonne de Muret à Moissac (FR7312014), (p. 473 à 522)
- Réseau hydrographique des affluents de la Midouze (FR7200722), (p. 523 à 670)

362212 L'évaluation des incidences

Mis à part les inventaires et données locales, les évaluations des incidences pour les huit sites Natura 2000 sont fondées sur des éléments identiques,

pour la phase « travaux » comme pour la phase d'exploitation, et prennent en considération :

- la flore dont l'angélique des estuaires ;
- les habitats, notamment aquatiques et rivulaires ;
- les invertébrés dont l'agrion de mercure, le cuivré des marais, le lucane ;
- la faune (mammifères, poissons, reptiles) dont la cistude d'Europe, l'écrevisse à pattes blanches, la lamproie marine, la lamproie de planer et le chabot, les chauves-souris (petit et grand rhinolophe), le vison d'Europe et la loutre d'Europe.

Le dossier affirme que compte tenu :

a) Des dispositions constructives prévues permettant de préserver les continuités écologiques en phase « exploitation » et de maintenir les corridors écologiques pour la faune aquatique et les mammifères semi-aquatiques ;

b) De la faible perte d'habitats ou d'habitats d'espèces au regard des superficies présentes dans le site Natura 2000 ;

c) Des possibilités de reconstitution partielle des différents habitats sur les espaces qui seront restitués à la fin des travaux, contribuant à réduire la perte finale ;

d) Du faible trafic nocturne limitant de fait les risques de collision pour les chauves-souris et le dérangement procuré aux mammifères semi-aquatiques aux mœurs nocturnes ;

e) Des mesures prévues en phase d'exploitation :

-L'aménagement et entretien des ripisylves aux abords des viaducs et portiques pour limiter le risque de collision des chauves-souris ;
-La pose de clôture à maille fine au niveau des ouvrages hydrauliques non aménagés et le long des tronçons des voies situées à proximité des sites de ponte de la Cistude d'Europe pour empêcher d'une part le Vison d'Europe et la Loutre d'Europe, et d'autre part la Cistude d'Europe, de pénétrer dans les emprises ;

-L'interdiction de traitements phytosanitaires au sein des périmètres des sites Natura 2000 et aux abords de tout cours d'eau ;

-La mise en œuvre d'une procédure spécifique pour les opérations de maintenance d'ouvrage afin de réduire le risque de pollution.

f) Des mesures prévues en phase « travaux », en particulier :

-L'assainissement provisoire ;

-Le protocole de lutte contre les risques de dissémination des espèces envahissantes ;

-La limitation des emprises et la réhabilitation écologique des terrains touchés par les travaux ;

-Le déboisement et le dégagement des emprises hors période sensible ;

-Le début des travaux de décapage au niveau du site de ponte de la cistude d'Europe, prévu entre novembre et mars inclus et la pose de clôture à maille fine ;

-L'installation de buses sèches pour les corridors à vison d'Europe, accolées aux buses hydrauliques sous les pistes de chantier ;

-Le dégagement d'un tirant d'air minimum de 50 cm au-dessus de la berge, lors de la mise en place des ponts provisoires, pour le maintien des corridors écologiques ;

-La mise en place de protections (bâches plastiques de 0,5 m hors du sol et enfouie de 10 cm dans le sol) pour supprimer le risque de mortalité et canaliser les animaux dans les corridors maintenus sous les viaducs et portiques ainsi qu'au niveau des buses sèches accolées aux buses hydrauliques ;

-La mise en place et le retrait des estacades et des ponts provisoires de la piste de chantier, dans la mesure du possible entre mi-juin et début octobre, soit hors périodes de frai, ainsi que de montaison et dévalaison des principales espèces de poissons migrateurs ;

-La limitation de l'éclairage nocturne en période de montaison et dévalaison des poissons migrateurs.

Les incidences résiduelles du projet ferroviaire sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire sont évaluées comme étant faibles à négligeables à l'échelle de chacun des sites Natura 2000.

Le maître d'ouvrage affirme que le projet ferroviaire n'est pas de nature à remettre en cause les objectifs de conservation du site Natura 2000 définis dans le document d'objectifs, ni l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire.

362213 Les remarques de l'autorité environnementale

Les remarques de l'autorité environnementale (CGEDD) sur les sites Natura 2000 sont nombreuses (pièce B/§ 4.2/p.44 à 66).

Elle demande de clarifier ou de compléter les évaluations d'incidence Natura 2000 pour mieux traiter de l'ensemble des critères susceptibles de caractériser l'impact des trois projets (p . 61 de la pièce B).

Elle remarque qu'un des arguments majeurs justifiant la conclusion à l'absence d'incidences résiduelles est la faible proportion des surfaces impactées. Or, écrit-elle, une jurisprudence existe et contredit cet argument. Il convient donc de ré-expertiser l'absence d'effet significatif sur les habitats prioritaires affectés, à la lumière de la jurisprudence de l'Union européenne du 11 avril 2013 (p 61 de la pièce B).

Le raisonnement suivi pour conclure à l'absence d'effet significatif du projet sur certaines espèces suscite des interrogations, dans l'état actuel des informations scientifiquement étayées dont fait état le dossier (p. 62 de la pièce B) ; c'est le cas notamment pour la cistude (Emys orbicularis) qui a justifié la désignation du site FR7200693 (Vallée du Ciron) ; le projet détruit 65% du seul site de ponte identifié par le DOCOB dans le site Natura 2000, même si le dossier fait état d'un site de ponte lié à une piste sur sol sablonneux à moins de 200 m du site Natura 2000, mais à 1500 m du projet.

Par ailleurs, il est fait état d'un *« risque élevé de mortalité lors des travaux de décapage et de terrassement »*, et un dérangement durant toute la phase de chantier. Le dossier évalue les incidences comme « non significatives (faibles) », au motif qu'il est *« certain qu'il existe d'autres sites de ponte en amont et en aval du projet non susceptibles d'être concernés par le projet »*, mais sans en apporter la preuve et sans aborder les conséquences pratiques sur la sous-population localement affectée d'une espèce très peu mobile. Dans l'état actuel des informations disponibles, cette affirmation ne dispense pas d'apporter la preuve de l'existence d'autres sites de ponte potentiels à proximité de celui qui sera détruit. Sans ce complément, le fait d'envisager la création d'un nouveau site de ponte, comme « mesure d'accompagnement » ne permet pas de tirer une conclusion d'effet non significatif, le raisonnement ne devant prendre en considération que les mesures d'évitement et de réduction d'impact, à l'exclusion de ce qui ressemblerait fort à une mesure compensatoire non affichée en tant que telle (p 62 de la pièce B).

Concernant les sites également affectés par l'A 65, l'AE recommande de réexaminer les effets cumulés des projets existants avec les trois projets du GPSO/1ère phase, en cherchant à identifier par type d'impact ceux pour lesquels le cumul d'effets non significatifs pour chaque projet individuellement est susceptible de devenir significatif et de proposer des mesures de réduction articulées avec le gestionnaire de l'A65 (p. 62 de la pièce B).

La démarche « éviter-réduire-compenser » (ERC) s'applique de manière systématique dans les études d'impact, aussi bien dans que hors des sites Natura 2000. Une évaluation des incidences Natura 2000 concluant à

l'absence d'impact significatif ne dispense nullement de prendre des mesures de compensation au titre de l'étude d'impact du projet dans un tel site. L'autorité environnementale n'identifie aucun obstacle juridique à ce que des mesures compensatoires au titre de la dérogation pour destruction d'habitats d'espèces protégées puissent, lorsqu'il s'agit d'espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000, être mises en œuvre soit précisément dans le site où l'impact est identifié, soit dans un des autres sites Natura 2000 traversés par le projet et abritant ces mêmes espèces.

En dehors d'un cas d'atteinte à l'intégrité d'un site Natura 2000 visé à l'article 6.3 de la directive « habitats-faune-flore », il est légitime d'étudier des compensations de diverses natures possibles, dès lors qu'elles améliorent effectivement l'état de conservation de ces espèces affectées, même s'il ne s'agit pas de la reconstitution à l'identique de l'habitat d'espèce détruit par le projet. L'autorité environnementale recommande de ne pas exclure les sites Natura 2000 de la mise en oeuvre de certaines mesures compensatoires aux trois projets, notamment lorsque ces dernières permettent d'améliorer l'état de conservation d'espèces ou d'habitats naturels qui ont justifié la désignation des sites.

Lorsque le site concerné est un site abritant un type d'habitat naturel et/ou une espèce prioritaire(s), seules peuvent être évoquées des considérations liées à la santé de l'homme et à la sécurité publique ou à des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ou, après avis de la commission, à d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur. Les sites Natura 2000 ne doivent pas être exclus de la mise en œuvre des mesures compensatoires aux trois projets notamment lorsque ces dernières permettent d'améliorer l'état de conservation d'espèces ou d'habitats naturels qui ont justifié la désignation des sites (p. 63 de la pièce B).

Concernant les mesures prises pour les chauves-souris sur le vallon du Cros, dans l'état actuel des informations dont elle dispose, et malgré l'intérêt a priori du dispositif proposé, l'Ae n'est pas en mesure d'apprécier si le succès de cette mesure de réduction d'impact est garanti. (p. 62 de la pièce B).

L'autorité environnementale recommande de demander au muséum national d'histoire naturelle (MNHN) d'organiser une expertise collective sur les garanties de succès des mesures de réduction proposées et sur la manière dont elles maintiennent la fonctionnalité des grottes du Vallon du Cros pour toutes les espèces concernées de chiroptères ; en cas de non garantie de succès, de considérer qu'il y a effet significatif et d'engager une procédure d'information de la commission, après vérification de la satisfaction des trois conditions prescrites par la directive « Habitats, faune, flore » (raisons impératives d'intérêt public majeur, en l'absence de solutions alternatives et à condition que des mesures compensatoires maintiennent la cohérence globale du réseau Natura 2000) (p. 62 de la pièce B).

362214 Les réponses du maître d'ouvrage à l'autorité environnementale

Le maître d'ouvrage a répondu aux observations de l'autorité environnementale (pièce B/chapitre 4.2).

Concernant l'appréciation des incidences, le maître d'ouvrage répond que la méthodologie a été mieux explicitée afin de répondre aux interrogations. Les dossiers d'incidence ont été complétés conformément aux recommandations de l'Autorité environnementale, en détaillant l'analyse menée. Il n'en résulte pas de modification des conclusions établies au niveau des incidences.

Concernant les sites de pontes, des investigations complémentaires ont conduit à identifier une dizaine de sites de ponte avérés ou probables à proximité du passage du projet (p. 213 de la pièce B).

Concernant la compensation de sites Natura 2000, il est précisé qu'avec l'accord des services de l'Etat compétents, le maître d'ouvrage pourra proposer des mesures au sein des sites Natura 2000 participant à l'amélioration de l'état de conservation des espèces ou habitat.

Dans le dossier, la pièce F/vol. 5.2/§ 852 intègre des réponses du maître d'ouvrage aux observations de l'autorité environnementale.

Concernant les mesures prises pour les chauves-souris, le rapport précise *« Le rapport d'expertise du MNHN indique qu'en l'état actuel du projet, il est certain que le GPSO portera une nouvelle atteinte au vallon du Cros et remettra en cause les fonctionnalités du site si ce différentes préconisations ne sont pas prises en compte ».*

La prise en compte des préconisations du rapport (avec notamment la réalisation d'ouvrages de franchissement plus nombreux et d'un type éprouvé au vu des retours d'expérience) répond aux préoccupations exprimées.

Au regard de l'ensemble des données disponibles à ce jour, le projet ferroviaire n'est donc pas de nature à remettre en cause les objectifs de conservation du site Natura 2000 définis dans les documents d'objectifs, ni l'état de conservation des habitats et des espèces communautaires (p. 544 et p. 664 du vol.5.2).

36222 Les éléments du dossier concernant la faune et la flore (hors natura 2000)

362221 Les incidences du projet sur la faune et la flore et les mesures prévues

L'approche globale décrivant les effets généraux du projet sur la faune et la flore et les mesures prévues (hors Natura 2000) est présentée dans la pièce F/vol. 3.1 et 3.3 (p. 76 à 89, p. 171 à 279). Les approches locales sont pour

leur part, détaillées notamment dans les cahiers géographiques (vol. 4.1 à 4.15).

Les effets en phase d'exploitation sur l'environnement naturel ont été identifiés (volume 2 p. 92 et suivantes, volume 3.1 p. 84) :

- effets d'emprise sur des milieux naturels, habitats de nombreuses espèces animales et végétales, dont certaines sont protégées ;
- risque de coupure des fonctions écologiques ;
- risque de pollution des milieux humides, lié au désherbage ou au risque d'accident de transport de matières dangereuses.

Les effets en phase « travaux » sur l'environnement naturel ont été identifiés : volume 3.3 p. 393 :

- risque d'emprise ou d'altération d'habitat ou d'habitat d'espèce situés en limite de l'emprise ou à proximité ;
- risque d'emprise sur espèces animales et végétales situées en limite de l'emprise ou à proximité ;
- risque d'emprise sur individus lié à l'attractivité de la zone de chantier ;
- rupture de corridors écologiques ;
- dérangement de la faune et arrêt potentiel de fréquentation du site ;
- effet de l'organisation du chantier sur le fonctionnement écologique des milieux aquatiques ;
- pollution des milieux aquatiques et emprises sur des habitats et espèces ;
- déviation provisoire des cours d'eau ;
- risque de prolifération d'espèces végétales invasives.

Plusieurs mesures sont prévues (vol. 2 p 92 et suivantes et vol. 3.1 p 87 et volume 3.3 p. 393), notamment :

- Des clôtures pour éviter les risques de collision de la faune sauvage ;
- Des mesures pour limiter l'effet de fragmentation et les risques de collision ;
- La mise en place d'ouvrages permettant de maintenir ou de reconstituer les continuités écologiques de part et d'autre de la ligne nouvellement créée ;
- Des mesures de préservation et reconstitution des structures servant d'axes de déplacement ;
- Des propositions de gîtes de substitution en cas de gîtes concernés par les travaux ;
- Des études spécifiques sur le Vallon du Cros avec avis du muséum national d'histoire naturelle ;
- Des dispositifs interdisant aux oiseaux de se poser sur les poteaux caténaires pour limiter les risques d'électrocution ;
- Des mesures en faveur des eaux superficielles pour les insectes liés aux zones humides ;
- Le relèvement du profil de la ligne et le rétablissement des écoulements superficiels pour assurer le maintien des conditions d'humidité des sols ;

- La gestion écologique de milieux favorables, au titre des mesures compensatoires, principale mesure applicable pour de nombreuses espèces ;
- La préservation et la gestion appropriée des vieux arbres pour les coléoptères mangeurs de bois ;
- Des mesures pour les amphibiens dont la mise en défense des sites de reproduction et des habitats concernés avant la période de travaux, par la pose de clôture « amphibiens » (à mailles fines), la limitation des emprises du chantier dans les secteurs sensibles, le renforcement de la transparence écologique des projets par la mise en place d'ouvrages de franchissement, la réalisation de mares de substitution.

362222 Les trames verte et bleue (TVB)

Les trames verte et bleue (TVB) sont également traitées (vol. 2/p. 99, vol. 3.1 p. 89 et vol. 3.3 p 187).
37 réservoirs de biodiversité sont concernés par les projets ferroviaires. 128 points de conflits potentiels sont identifiés sur ces réservoirs, en majorité des boisements de feuillus et mixtes, et des milieux humides. 83 corridors d'enjeux régionaux et interrégionaux sont interceptés.

Les principales mesures respectant les principes de la TVB (vol. 2/p 100 et volume 3.1/p. 89 et vol. 3.3/p. 188) sont :

- L'évitement des réservoirs de biodiversité ou des corridors,
- La préservation de l'intégrité et de la fonctionnalité des réservoirs de biodiversité et des corridors aquatiques et terrestres : viaducs, tunnels, sans effet d'emprise sur les enjeux de TVB,
- Le rétablissement de la fonctionnalité des réservoirs de biodiversités,
- Le rétablissement des corridors aquatiques et terrestres,
- La compensation des effets résiduels de biodiversité et les corridors en cas d'échec à rétablir les fonctionnalités.

Les mesures détaillées sont présentées dans les cahiers géographiques (volumes 4.1 à 4.15).

362223 Les mesures compensatoires

La définition des mesures de compensation est décrite dans le dossier (pièce F/vol. 3.3 p. 223 et vol. 3.1 p 86). La définition du pré-programme de compensation est également présentée (pièce F/vol. 3.3 p. 226 et p. 273).

Pour les milieux qui n'ont pas pu être préservés, en particulier lorsqu'ils constituent des habitats d'espèces protégées, la perte en surface est compensée par restitution des milieux naturels équivalents à ceux perdus :

- en acquérant des milieux peu riches, en les restaurant et en appliquant une gestion écologique ;

- en acquérant, ou en sécurisant par convention, des milieux plus riches mais menacés par des facteurs indépendants et en assurant leur pérennité par une gestion adaptée.

Le besoin global surfacique en compensation estimé à ce stade du projet se situe dans une fourchette arrondie de 1000 à 1750 ha avec une enveloppe de terrain de 37000 ha pour la mise en place des mesures compensatoires répondant au concept d'équivalence écologique.
La définition précise du programme compensatoire (notamment des surfaces faisant l'objet des compensations) et sa déclinaison au titre des différentes procédures se dérouleront aux stades ultérieurs d'étude.

362224 Recommandations de l'autorité environnementale

L'autorité environnementale a émis un nombre important de préconisations (Pièce B/ § 4.2) notamment les suivantes :

a) Concernant les mesures compensatoires

- Prendre en compte l'intégralité des impacts prévisibles des trois projets (phase chantier et phase d'exploitation) dans l'identification et la mise en œuvre des mesures compensatoires, notamment pour celles relatives aux cours d'eau, aux mares et aux boisements compensateurs (p. 63 de la pièce B) ;

- Présenter la grille d'analyse permettant de déterminer le coefficient d'équivalence des mesures compensatoires pour les zones humides, en prenant notamment en compte la fonctionnalité des surfaces perturbées ou détruites, le temps de récupération des milieux naturels, les risques associés à l'incertitude relative à l'efficacité des mesures, le décalage temporel ou spatial entre les impacts des trois projets et les effets des mesures compensatoires (p. 63 de la pièce B) ;

- Prévoir dans son autorisation, une prescription permettant de réévaluer l'ampleur des mesures compensatoires à l'issue du chantier, sur la base d'un suivi contradictoire et de conditionner aux résultats du suivi à échéance de cinq ans à compter de la mise en service de chacun des trois projets l'obligation de corriger les impacts résiduels non prévus (p. 63 de la pièce B) ;

- Mieux expliciter en quoi les compensations proposées par RFF, prennent bien en compte de manière justifiée tous les besoins de compensation, y compris pour les cours d'eau et la biodiversité ordinaire (p. 63 de la pièce B) ;

- Mieux justifier les coefficients de compensation et l'approche de mutualisation (p. 63 de la pièce B) ;

- Vérifier pour chaque mesure de compensation le fait qu'une espèce dispose bien de l'ensemble des habitats qu'elle fréquente, et corriger la non prise en compte de certains impacts sur les oiseaux (par exemple la réduction des surfaces d'alimentation hivernale de la grue cendrée) (p. 63 de la pièce B) ;

- Créer un comité de pilotage, associant notamment les DREAL et des experts des CSRPN, pour définir les raisons pour lesquelles les terrains qui seront acquis peuvent effectivement être pris en compte dans la compensation, et non dans des mesures d'accompagnement (p. 64 de la pièce B) ;

- La destruction de zones de compensation d'un projet précédent devra s'accompagner d'une part d'un coefficient multiplicateur majoré du fait du retard apporté à la compensation effective, d'autre part d'une clarification des obligations respectives des deux maîtres d'ouvrage concernés (p. 64 de la pièce B) ;

- Evaluer les difficultés actuellement prévisibles pour mener à bien le programme de mesures compensatoires, et s'engager sur la bonne fin de ce programme dont l'ampleur ne peut être encore précisément fixée sur la base de la présente étude d'impact (p. 64 de la pièce B).

b) Concernant les mesures de suivi

- Récapituler, de manière aussi précise que possible, les principes opérationnels devant figurer dans les engagements de l'Etat au titre de la prise en compte de l'environnement (p. 65 de la pièce B).

- L'observatoire de l'environnement prévu (p 66) doit être mis en place le plus rapidement possible après la déclaration d'utilité publique, donner un avis sur les documents contractuels avec les entreprises mobilisées (dès lors qu'ils définissent les dispositions de prise en compte de l'environnement) et être associé à la définition des méthodes de suivi, avant d'en examiner les résultats qui devront être mis à la disposition du public sur un site Internet dédié au projet GPSO.

Pour l'autorité environnementale, l'ensemble du dispositif devra être opérationnel avant les premiers travaux préparatoires au lancement du chantier.

c) Sur la prise en compte des continuités écologiques (p 59)

- Mieux intégrer les différents éléments méthodologiques sur lesquels reposent les orientations nationales TVB ;

- Clarifier les notions de « points d'impact » et de « points de conflits », leurs modalités d'identification et de hiérarchisation ;

- Exposer plus clairement les apports mutuels des projets de schéma régional de cohérence écologique (SRCE) en cours d'élaboration et de l'étude GPSO ; présenter, a minima en termes de « focus » sur des secteurs à fort enjeux, l'état d'avancement de l'identification régionale de la TVB figurant dans les projets de SRCE, et leur prise en compte dans l'étude d'impact.

362225 Réponse du maître d'ouvrage aux remarques de l'AE

Le maître d'ouvrage suite à l'avis de l'autorité environnementale, a précisé notamment les points suivants (pièce B/chapitre 4.6).

Concernant la prise en compte de l'intégralité des impacts prévisibles des trois projets, il est précisé que la définition précise des effets sur la fonctionnalité des zones humides sera traitée à partir des études détaillées lors de la procédure « loi sur l'eau ».

Les effets des trois projets constituant le GPSO ont bien tenu compte des effets prévisibles en phase travaux.

Les conditions de compensation seront précisées (p. 217 de la pièce B) sur la base des principes présentés à la pièce F/vol. 3.3/§ 524.13.

Concernant le comité de pilotage, le maître d'ouvrage répond que cette recommandation s'applique aux services de l'Etat (p. 220 de la pièce B).

Concernant la trame verte et bleue (TVB), il est précisé que l'étude spécifique du GPSO a été menée en conformité avec les orientations du décret du 20 janvier 2014 portant sur les orientations nationales (p.191 de la pièce B).

Les notions de point d'impact et de points de conflit sont décrites (p.192 et 193 de la pièce B).

Les apports mutuels entre projets SRCE et étude GPSO sont illustrés par un exemple concret : réseau hydrographique du Gât-Mort et du Saucats (p. 193 de la pièce B).

En réponse à la demande de l'autorité environnementale de réévaluer l'ampleur des mesures compensatoires à l'issue du chantier, le maître d'ouvrage précise que cette recommandation s'applique à l'autorité décisionnaire, qui établira le moment venu les prescriptions (p. 216 de la pièce B).

Le maître d'ouvrage indique qu'il sera tenu compte des analyses plus précises des impacts au vu du projet définitif, des milieux pouvant être proposés à la compensation ainsi que des préconisations des services de l'Etat. (p. 217 et suivantes de la pièce B et pièce F/vol. 3.3/p. 236).

Des discussions sont en cours avec les services de l'Etat et le maître d'ouvrage de l'A 65 pour examiner les possibilités de positionnement des

mesures compensatoires A 65 sans impacter les emprises prévisionnelles du GPSO (p. 220 de la pièce B).

En réponse à la demande de l'autorité environnementale, les difficultés prévisibles pour mener à bien le programme de mesures compensatoires ont été identifiées. Les engagements du maître d'ouvrage pour la mise en œuvre de moyens de garantir que le programme de mesures sera mis en œuvre et suivi sont exposés. (p. 220 de la pièce B)

Le dossier des engagements de l'Etat sera élaboré au vu des orientations retenues au stade de la déclaration d'utilité publique, en fonction du dossier présenté par le maître d'ouvrage et des observations recueillies lors de l'enquête publique. (p 221 de la pièce B)

Les conditions de mise en place de l'observatoire seront définies en fonction des orientations retenues après la déclaration d'utilité publique et précisées dans le dossier des engagements de l'Etat suivant cette déclaration. Les résultats seront mis à disposition du public sur le site internet dédié au GPSO (p. 221 de la pièce B).

La pièce F/volume 3.3/§ 5244/p.179 et suivantes) présente le traitement des trames verte et bleue.

Dans cette partie, des compléments sont apportés en réponse aux observations de l'autorité environnementale concernant le niveau d'impact brut identifié par secteur de conflit (pièce F/ vol.3.3/p.187).

Des mesures complémentaires concernant les chauves-souris sont précisées (pièce F/ vol.3.3/p. 217).

Des tableaux présentent les bilans globaux des habitats naturels d'intérêt communautaire affectés par les trois projets comme demandé par l'autorité environnementale (p. 214 de la pièce B).

La réponse à réglementation concernant la compensation est précisée (pièce F/vol.3.3/p.228).

L'évaluation du besoin en compensation est présentée (pièce F/vol.3.3/p. 236). L'application de la mutualisation des mesures compensatoires entre espèces est précisée (pièce F/vol.3.3/p. 238).

Dans la pièceF/vol.3.3/§ 5.3.5.2/p.397 et 398 consacré au dérangement de la faune, sont précisées, les modalités d'adaptation du planning en fonction des espèces.

36223 Les éléments du dossier concernant la consommation d'espaces naturels entraînant la rupture des continuités écologiques

Pour l'ensemble du tracé, les effets du projet sur les communes sont traités dans la Pièce F volume 4.1 à 4.15 (cahiers géographiques) et sont présentés commune par commune.

La consommation d'espaces naturels, liée au projet ferroviaire pouvant se cumuler avec d'autres projets connus est traitée dans le dossier (pièce F/vol. 3.3/p.412). Les effets cumulés sont résumés au § 1416 du présent rapport.

Les effets cumulés, concernant les espaces naturels, sont les suivants :

-Cumul d'emprise sur la ZNIEFF de type II de la vallée du Ciron, lié à la centrale photovoltaïque à Saint-Léger-de-Balson (33) ;
-Effet cumulé pour la réduction et la transformation des habitats naturels avec le projet de centrale photovoltaïque d'Arue (40);
-Effet cumulé pour la réduction et la transformation des habitats naturels avec le projet de centrale photovoltaïque à Bégaar (40);
-Effets cumulés pour la flore, la faune et les habitats naturels liés à l'extension de carrière à Fargues-sur-Ourbise (47).

36224 Le parc naturel régional des Landes de Gascogne (PNRLG)

Les éléments du dossier prennent en compte le PNRLG (Pièce F, dans son volume 3.1).

Le PNRLG s'inscrit au sein du massif forestier des Landes, sur les départements de la Gironde et des Landes. Il s'étend actuellement sur 41 communes au sein de ces deux départements. L'aire d'études recouvre 668 ha des 336 052 ha du PNRLG. La surface impactée dans l'emprise est inférieure à 0,2% de la surface du PNRLG et les zones affectées sont périphériques.

Dans la charte du PNRLG, on relève l'objectif opérationnel 5.4 : Réguler les projets d'aménagement et d'infrastructure avec pour objectifs cibles :

-L'intégrité du territoire préservée de tous projets d'aménagement et d'infrastructure d'envergure ;
-Aucun corridor écologique identifié au SRCE impacté par de grands projets.
Une analyse de la compatibilité des projets ferroviaires avec la charte de renouvellement du PNRLG du 21 janvier 2014, a été réalisée. Elle fait état des mesures mises en œuvre dans le cadre de projets ferroviaires, pour les rendre compatibles avec les 6 priorités et les 18 objectifs opérationnels de la charte, déclinés en 77 mesures (pièce F/vol.3.3/p. 175).

Deux objectifs sont ainsi en lien avec les lignes nouvelles :

-Préserver et restaurer les espaces naturels d'intérêt patrimonial et les réservoirs de biodiversité ;
-Conforter la biodiversité et les continuités écologiques.

Ces préoccupations sont prises en compte par le projet de lignes nouvelles (cf notamment mesures relatives aux trames verte et bleue, la transparence hydraulique et écologique). La mise en œuvre de ces mesures, notamment celles liées au paysage, au milieu naturel et au milieu physique, fera l'objet d'un partenariat avec le Parc Régional des Landes de Gascogne.

L'autorité environnementale a recommandé que le maître d'ouvrage prenne l'engagement de travailler l'approche paysagère de la LGV conjointement avec les concessionnaires de l'A 62 et de l'A 65 et avec le syndicat mixte du PNRLG, en lien avec les collectivités locales traversées.

Le syndicat rappelle les effets de l'emprise dans le périmètre du PNRLG : 668 ha d'emprise, 10 communes concernées, 1 halte SRGV à Escaudes, 1 sous-station électrique sur Saint-Léger-de-Balson, 1 base de maintenance à Escaudes, 11 bâtis, 29 pont-route et 4 pont-rail, 123 ha de zones humides, 8 cours d'eau principaux, 9 ouvrages de type ponts, portiques, viaducs, 2 cadres avec banquettes et 56 buses ou dalots, 12.6 ha de site Natura 2000, 14 passages grande faune, 11 passage de faune semi-aquatique.

Le syndicat, dans sa conclusion générale, formule notamment la demande suivante :

« Sur la base des constats, conclusions et orientations présentes au fil du document, la Parc naturel régional souhaite être un acteur opérationnel fort à la fois pour la définition des options techniques que pour le suivi et la mise en œuvre de l'ensemble des compensations. »

Dans la pièce B/§ 4.6, le maître d'ouvrage répond à l'AE et § 4.7 apporte des compléments suite à l'avis du PNRLG (p. 223). Un partenariat étroit avec le PNRLG sera recherché, tant dans la mise au point, que dans la mise en œuvre ultérieure des mesures, puis de leur suivi.

3623 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage

T62Q1 Comment les coûts des mesures pour la protection de l'environnement ont-ils été formés ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les coûts des mesures spécifiques environnementales sont détaillés dans la pièce F3-4 du dossier d'enquête (chapitre 8, pages 205 et suivantes) et comprennent :

-les études et travaux, notamment les suivis, des mesures en phase travaux et exploitation ;
-la mise en place de l'assainissement ; les bassins d'écrêtement ;

-la restauration de cours d'eau et protection des berges ; les clôtures pour la grande et la petite faune ;
-le réaménagement foncier ; le rétablissement des réseaux ; les protections acoustiques ;
-la mise en place des rétablissements des itinéraires de randonnées, les aménagements paysagers ;
-l'archéologie préventive.

Comme indiqué en réponse à la question T61Q13, les coûts des mesures pour la protection de l'environnement sont estimés sur la base :
-des quantitatifs établis dans le cadre des études (techniques, acoustiques, environnementales par ex pour les linéaires d'ouvrages, ouvrages de rétablissement agricoles ou randonnée…),
-de ratios à l'hectare pour l'AFAF, l'archéologie préventive, les mesures environnementales. Pour celles-ci, un forfait est appliqué au km de ligne. Ce forfait incluant les déplacements d'espèces animales, végétales ainsi que la reconstitution des volumes de stockage en zone inondable est issu des retours d'expérience de l'A65 et de la LGV Tours-Bordeaux (dont les mesures ont été validées par les services de l'Etat, après avis du CNPN).

Les autres coûts des mesures sont inclus dans les autres postes d'estimation du projet (foncier,etc.).

T62Q2 Comment intègre-t-on les coûts relatifs aux effets non comptabilisés :
-effet d'emprise sur l'occupation du sol ;
-effet de coupure et de fragmentation du territoire ;
-effet sur le cadre de vie et sur le paysage ;
-effet sur l'activité humaine.

Réponse du maître d'ouvrage

Ces coûts ne sont pas intégrés directement car il n'existe pas de valeur normative qui leur soit associée, ni de barème de monétarisation. Il en est de même pour les effets positifs pouvant être en rapport avec la réalisation du projet : aménagement du territoire, attractivité et compétitivité économique,…

Ainsi dans les bilans socio-économiques, ces éléments ne sont pas valorisés conformément aux instructions–cadres et documents de référence (de Robien 2004/2005 et rapport Quinet 2013).

Les effets sont considérés comme pris en compte à travers le coût des mesures de réduction ou de compensation des impacts (coût des rétablissements de réseaux, du foncier et de l'aménagement foncier, des mesures paysagères et d'insertion, des protections acoustiques,etc.).

Parmi ces coûts sont comptabilisés au titre des mesures environnementales :
-les aménagements fonciers agricoles et sylvicoles ;

-les mesures liées à l'insertion paysagère, reboisement, aménagements des abords, engazonnement ;
-l'effet sur le cadre de vie, avec les protections acoustiques.

T62Q3 En matière d'impact du projet sur le réseau Natura 2000, un dispositif spécifique de concertation est-il prévu pour la définition des inventaires et des mesures compensatoires ? De quelle manière les acteurs souhaitant y contribuer peuvent-ils intégrer le processus de définition ?

T62Q4 En matière de prise en compte locale de la faune et de la flore, un dispositif spécifique de concertation est-il prévu pour la définition des inventaires et des mesures compensatoires, s'agissant des espèces protégés et des habitats ? Quelles solutions seront adoptées en cas d'interdiction réglementaire de mise en œuvre de mesures compensatoires ?

Réponse du maître d'ouvrage aux questions T62Q3 et T62Q4

La prise en compte des enjeux environnementaux, en concertation étroite avec l'ensemble des acteurs, a guidé les études du GPSO, dans le cadre de la logique d'évitement des enjeux (démarche « Eviter, Réduire, Compenser »).

Un soin particulier a ainsi été apporté aux enjeux liés au milieu naturel, à la fois à travers la collecte des données disponibles (conventions passées avec les différents acteurs de terrain), les inventaires écologiques réalisés (deux cycles annuels complets, avec investigations complémentaires selon enjeux particuliers), la hiérarchisation des enjeux et les études spécifiques menées (zones humides, trame verte et bleue, sites Natura 2000...).

La concertation avec l'ensemble des acteurs a été mise en œuvre dès 2009, dans le cadre de conventions, de groupes de travail thématiques et d'entretiens spécifiques, pour la définition des enjeux et des méthodologies d'évaluation, et le partage des résultats d'analyse. Ces échanges se sont poursuivis tout au long des études avec les acteurs locaux (collectivités locales, élus, milieu associatif…) et les services de l'Etat concernés (DREAL, DDT, ONEMA,…).

Les enjeux liés aux sites Natura 2000 et aux différents espaces et espèces protégées (APPB, ZNIEFF...) ont ainsi été identifiés et pris en compte dès les études préalables aux débats publics menés en 2005 et 2006, puis à chaque phase de la conception du projet ferroviaire (périmètre d'études, fuseaux de passage, choix du fuseau, hypothèses de tracé, tracé soumis à enquête) dans le respect de la réglementation en vigueur.

Concernant les sites Natura 2000, une évaluation appropriée des incidences du projet a été réalisée, à l'échelle du réseau de sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par le projet et pour chacun des sites directement ou indirectement concernés, en prenant en compte également les incidences cumulées entre sites, ainsi qu'avec les autres projets connus. Ces analyses sont détaillées dans les dossiers Natura 2000 (volumes 5.1, 5.2 et 5.3 de l'étude d'impact - pièce F du dossier d'enquête).

Ces dossiers seront mis à jour lors des études détaillées dans le cadre de la procédure Loi sur l'eau. Une mise à jour des inventaires sera réalisée. Les méthodologies des inventaires ainsi que les résultats feront l'objet d'une large concertation avec les acteurs locaux et les services de l'Etat concernés.

Les échanges se poursuivront entre partenaires, services de l'Etat et maîtres d'ouvrage, au sein du dispositif (comité (s) de suivi) mis en place en application du Dossier des Engagements de l'Etat pour les études détaillées, puis pour la phase de réalisation.

Un préprogramme de mesures compensatoires a été présenté dans le dossier d'enquête publique, sur la base de principes directeurs, dont notamment les surfaces éligibles à la compensation (37 000 ha identifiés), constituant une première approche. Celui-ci a été construit à partir du projet présenté au stade actuel des études (APS), de la connaissance du territoire issu de l'état initial de l'environnement (inventaires écologiques, études spécifiques...) et des nombreux échanges avec les partenaires concernés au niveau des régions et des DREAL Aquitaine et Midi-Pyrénées. Cette démarche sera poursuivie dans le cadre de l'avancement des études et des procédures, en concertation étroite avec les services instructeurs.

Le maître d'ouvrage présentera les dossiers en vue d'obtenir les autorisations requises. Il lui appartiendra de se conformer aux préconisations de services de l'Etat, en complétant le cas échéant ses propositions si certaines des mesures prévues ne pouvaient finalement être mises en œuvre. S'agissant de programmes importants, des échéanciers seront prévus pour une mise en œuvre progressive.

T62Q5 En matière de prise en compte locale de la faune et de la flore, quelles dispositions sont prises pour la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de l'efficacité des mesures compensatoires ainsi que de l'ensemble des dispositifs prévus pour le maintien et/ou le rétablissement de la biodiversité, tant en phase chantier, qu'en cours d'exploitation ?

Réponse du maître d'ouvrage

D'une manière plus générale, le contrôle du respect des engagements du maître d'ouvrage pourra s'effectuer à trois niveaux complémentaires :

-en premier lieu, le maître d'ouvrage vérifiera le respect des différents dispositifs issus de l'arrêté de dérogation CNPN ;
-en second lieu, l'Etat sera chargé d'instruire les dossiers d'autorisations administratives relatives aux procédures environnementales conduites par le maître d'ouvrage (police de l'eau, autorisations administratives de destructions d'habitats d'espèces protégées, procédures pour les installations classées…) et de contrôler le respect des mesures qu'il prescrira dans le cadre des différents arrêtés, avec mise en place de comités de suivi spécifiques ;

-enfin, afin de s'assurer du respect des engagements pris par l'Etat dans le cadre de la DUP et des différentes concertations, l'Etat mettra en place des comités de suivi qui réuniront, sous l'égide des préfets de département, les services de l'Etat, les collectivités territoriales, les associations , organisations socioprofessionnelles et le maître d'ouvrage.

Concernant le maintien des corridors de biodiversité, des mesures seront mises en place en complément des mesures phase travaux classiques : limitation des emprises, stationnement des engins de chantier proscrits sur zones sensibles, clôtures provisoires, assainissement provisoire, etc…

Concernant le maintien des corridors de biodiversité en phase exploitation, de nombreux ouvrages de rétablissements sont prévus sur le projet de lignes nouvelles :

-109 ouvrages passages grande faune dont 15 spécifiques,
-125 ouvrages de type 1 (viaducs, ponts, portiques) dont 104 viaducs, 61 ouvrages de type 2 cadres dont 52 équipés de banquettes, - 333 ouvrages de type buses ou dalots.

Sur toute la durée de construction du programme du GPSO (environ 7 ans), le planning des travaux sera adapté au mieux en fonction des secteurs et des enjeux (en prenant en compte la sensibilité des espèces) et selon les contraintes de phasage de la construction de l'infrastructure.

Au sein de certains espaces naturels d'enjeu majeur, comme des sites Natura 2000, le calendrier des travaux défini en fonction des risques de perturbation des espèces d'intérêt communautaire constitue une mesure de réduction d'impact essentielle, qui est retranscrite dans chaque dossier d'incidence.

Par rapport à l'évaluation de l'efficacité des mesures ou des dispositifs de maintien et/ou rétablissement de la biodiversité, des suivis de la reprise de la végétation et de la reconstitution des habitats naturels au niveau des ouvrages suite à la phase travaux seront également réalisés.

T62Q6 : En matière de prise en compte locale de la faune et de la flore, quelles dispositions sont prises pour la mise en œuvre et le suivi des mesures compensatoires en phase chantier et exploitation ?

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre de la mise en place des mesures compensatoires et de leur suivi, les DREAL seront destinataires des résultats des suivis écologiques et de l'ensemble des données recueillies par le Maître d'ouvrage lors de la mise en place des mesures compensatoires, et pourront en disposer pour assurer une diffusion publique afin de permettre le partage des connaissances acquises.

Ces mesures compensatoires seront mises en place sur des terrains où les enjeux environnementaux sont faibles (évitement des parcelles AOC, espèces

protégées…). La compatibilité de la mise en place de ces mesures sera vérifiée par rapport aux documents existants (SDAGE, SAGE, PPRI, documents d'urbanisme…). La définition du dispositif de suivi relève de l'Etat.

Un comité interdépartemental de suivi des mesures compensatoires pourra être mis en place sous l'égide du Préfet Coordinateur. Ce comité sera composé de représentants des services de l'Etat chargés de la protection de la nature, du demandeur, d'établissements publics de l'Etat, des collectivités territoriales concernées par la LGV, d'associations agréées pour la protection de la nature et, en tant que besoin, d'experts désignés par l'Etat.

Ce comité interdépartemental de suivi serait chargé de contrôler la mise en œuvre effective des mesures compensatoires.

De son côté, le maître d'ouvrage, mettra en œuvre les moyens adéquats en matière d'organisation et de moyens de prospection, avec des études préalables, propositions, puis mise en œuvre après validation. A ce titre il mettra en place les réunions techniques avec les administrations et les partenariats pour la recherche des sites de mesures compensatoires.

T62Q7 Une étude des communes fortement impactées du point de vue de la fragmentation du territoire et de ce fait subissant des ruptures notamment des continuités écologiques a-t-elle été menée (hors autres projets cumulés)? Une liste de ces communes est-elle disponible ? Des mesures spécifiques ont-elles été envisagées ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'analyse des effets de la fragmentation du territoire et le maintien des continuités écologiques, à l'échelle du projet de lignes nouvelles et de ses aménagements connexes, ont été analysés notamment dans le cadre de l'étude spécifique de la TVB lancée dès 2011.

Cette étude a été menée en conformité avec les orientations nationales, la réglementation en vigueur et en concertation étroite avec les DREAL et les deux Régions, afin de prendre en considération les démarches engagées dans le cadre de la réalisation des SRCE.

Cette étude avait pour objectifs :
- d'identifier les enjeux (réservoirs et corridors) et les « points de conflits» éventuels avec le projet,
- de définir les mesures afin de préserver ou de restaurer les corridors écologiques altérés lors de la réalisation des projets ;
- de proposer les mesures compensatoires afin de compenser la perte éventuelle de continuité écologique engendrée par le projet.

Elle a été réalisée à une double échelle afin de prendre en compte l'ensemble des enjeux :

-à un niveau global, afin d'identifier le réseau écologique fonctionnel pour des cortèges d'espèces à forte capacité de dispersion et de déplacements (grands mammifères…) niveau nationale et régionale,
-à une échelle locale, afin d'identifier le réseau écologique pour des cortèges d'espèces de moindre capacité de déplacement et de dispersion (amphibiens, micromammifères…).

L'analyse faite a conduit à identifier les différents enjeux, avec établissement de cartes de synthèses d'enjeux par territoire, à un niveau un peu plus large qu'au niveau communal (planches des trames verte et bleue par cahier géographique). Cette analyse ne conduit pas à identifier de rupture mais des effets plus ou moins importants. Plus globalement, il faut noter une diversité des situations au niveau communal (ce qu'illustrent par exemple les emprises prévisionnelles par communes). Les tableaux illustrant les corridors et réservoirs biologiques impactés pour chaque commune se situent dans les cahiers géographiques, paragraphe 3.2.4.3 « effets et mesures sur les trames verte et bleue en phase exploitation ».

Les communes les plus fortement impactées (plus de 3 réservoirs de biodiversité ou corridors écologiques impactés par le projet) en termes de fragmentation (coupure corridors écologiques) sont les suivantes :

-en Gironde (13 communes) : Saint-Médard d'Eyrans, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Saint-Selve, Castres-Gironde, Landiras, Balizac, Saint-Léger-de-Balson, Préchac, Bernos-Beaulac, Escaudes, Lerm-et-Musset et Cudos,
-en Lot-et-Garonne (2 communes) : Montesquieu et Caudecoste,
-en Tarn-et-Garonne (5 communes) : Auvillar, Saint-Michel, Garganvillar, CordesTolosannes et Bressols,
-dans les Landes (6 communes) : Bourriot-Bergonce, Retjons, Arue, Roquefort, Saint-Martin d'Oney et Saint-Yaguen.

La mise en place d'ouvrages de franchissements « petite et grande faune », ainsi que « faune piscicole » sur ces communes, permettra de rétablir les fonctionnalités écologiques et hydrauliques.

Au total, le nombre d'ouvrages « petite et grande faune » prévu sur le projet GPSO, est présenté dans le tableau suivant :

Département	*Ouvrages de type 1 (viaducs, ponts, portiques)*	*Ouvrages de type 2 (cadres avec reconstitution du lit)*	*Ouvrages de type 3 (buses et dalots)*	*Passages grande faune (spécifiques et mixtes)*
Gironde	*22*	*8*	*120*	*29*
Lot-et-Garonne	*36*	*15*	*56*	*27*
Tarn-et-Garonne	*26*	*28*	*21*	*21*
Haute-Garonne	*5*	*1*	*4*	*1*
Landes	*31*	*7*	*126*	*31*

T62Q8 Comment le projet sera-t-il mis en cohérence avec la Charte du PNR Landes de Gascogne ? De quelle manière les demandes du syndicat mixte seront-elles prises en compte dans le processus de poursuite du projet ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'analyse de la compatibilité du projet de lignes nouvelles avec la nouvelle charte du PNR a été réalisée. Elle figure dans le dossier dans la pièce F3-4, chapitre 7.

Les engagements mis en évidence dans la Charte concernent 6 axes de priorité, 18 objectifs opérationnels et 77 mesures. Les 6 axes thématiques concernent la forêt, la ressource en eau, les espaces naturels, l'urbanisme et l'habitat, l'activité humaine et le territoire. Dans le cadre de la concertation continue réalisée avec les Services de l'Etat et les collectivités, plusieurs réunions ont été réalisées avec le syndicat mixte du PNR, ayant abouti à la mise en place de mesures concernant ces thématiques. Ces mesures figurent dans la pièce F3-3, chapitre 5.2.4.1. et ont fait l'objet de présentation et d'échanges avec le syndicat mixte du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne.
A titre d'exemple la priorité 2 de la charte du PNR est relative à la gestion durable et solidaire de la ressource en eau.

Dans le cadre de la conception du projet GPSO, les enjeux très forts relatifs aux cours d'eau ont été évités au maximum. Les ouvrages de franchissement des cours d'eau permettent de rétablir la transparence hydraulique des cours d'eau et ont été adaptés aux enjeux des cours d'eau. Ainsi au sein du périmètre traversé par le PNR, on recense 9 ouvrages de type viaducs, ponts, portiques, 15 ouvrages de type cadre et près de 105 buses et dalots qui sont prévus sur le projet GPSO.

Le PNR a émis un avis sur le projet qui est inséré dans le dossier d'enquête avec les commentaires du maître d'ouvrage. La mise en place de ces mesures ainsi que la concertation associée seront poursuivies au stade des études détaillées, puis au stade des travaux et enfin au stade des bilans environnementaux.

Les axes de travail avec le PNR seront à définir après la DUP en vue de l'associer à la suite de la conception et de la mise en œuvre du projet, en application de la charte, notamment au titre de la priorité « Accompagner l'activité humaine pour un développement équilibré » et des mesures :

-64 : «définir et mettre en œuvre des mesures compensatoires et d'accompagnement exemplaires et adaptées aux enjeux du territoire », avec l'engagement relevant de la charte de positionner le PNR comme un acteur de mise en œuvre et de suivi des mesures compensatoires ;

-63 : «prendre en compte les enjeux environnementaux et paysagers dans les projets d'infrastructure ».

Le maître d'ouvrage a ainsi rappelé dans la Pièce B page 225 son souhait de mettre en œuvre un partenariat étroit avec le Parc Naturel, tant dans la conception détaillée, que dans la mise en œuvre ultérieure des mesures, puis de leur suivi.

La concertation et les échanges avec le syndicat mixte du PNR se poursuivront dans le cadre des études ultérieures pour le calage final des mesures.

3624 Appréciations de la commission d'enquête sur la biodiversité

La commission prend acte des réponses apportées par le maître d'ouvrage.

La plupart de ces réponses rappellent les éléments fournis par le dossier selon lesquels les effets du projet sur la biodiversité seraient globalement faibles à négligeables.

S'agissant de l'étude d'impact, la commission d'enquête relève :

-Le sérieux et la qualité des investigations conduisant à l'état initial ;
-Les inventaires écologiques réalisés (deux cycles annuels complets, avec investigations complémentaires pour les enjeux particuliers) ;
-La description détaillée des incidences et de leur évaluation sur les différents milieux, habitats et espèces concernés ;
-Le travail de concertation mené avec des acteurs compétents.

S'agissant des sites Natura 2000, la commission d'enquête note que :

-Les dossiers seront mis à jour lors des études détaillées dans le cadre de la procédure « Loi sur l'eau » ;
-Une mise à jour des inventaires sera réalisée ;
-Les méthodologies des inventaires ainsi que les résultats feront l'objet d'une large concertation avec les acteurs locaux et les services de l'Etat concernés ;
-Les échanges se poursuivront entre partenaires, services de l'Etat et maîtres d'ouvrage, au sein du dispositif (comité(s) de suivi) mis en place en application du dossier des engagements de l'Etat pour les études détaillées, puis pour la phase de réalisation.

La commission d'enquête enregistre le rôle primordial de l'Etat dans la bonne réalisation de la définition et du suivi du **programme des mesures compensatoires** :

-Les DREAL seront destinataires des résultats des suivis écologiques et de l'ensemble des données recueillies par le maître d'ouvrage lors de la mise en place des mesures compensatoires, et pourront en disposer pour assurer

une diffusion publique afin de permettre le partage des connaissances acquises.
-La définition du dispositif de suivi relève de l'Etat.
-Un comité interdépartemental de suivi des mesures compensatoires pourra être mis en place sous l'égide du Préfet coordonnateur ; ce comité sera composé de représentants des services de l'Etat chargés de la protection de la nature, du demandeur, d'établissements publics de l'Etat, des collectivités territoriales concernées par la LGV, d'associations agréées pour la protection de la nature et, en tant que besoin, d'experts désignés par l'Etat ; ce comité interdépartemental de suivi sera chargé de contrôler la mise en œuvre effective des mesures compensatoires.

Concernant les **impacts du projet en phase « chantier »**, comme il est précisé dans le dossier et rappelé par le maître d'ouvrage :

-Sur toute la durée de construction du programme du GPSO (environ 7 ans), le planning des travaux sera adapté au mieux en fonction des secteurs et des enjeux (en prenant en compte la sensibilité des espèces) et selon les contraintes de phasage de la construction de l'infrastructure ;
-Au sein de certains espaces naturels d'enjeu majeur, comme des sites Natura 2000, le calendrier des travaux défini en fonction des risques de perturbation des espèces d'intérêt communautaire constitue une mesure de réduction d'impact essentielle, qui est retranscrite dans chaque dossier d'incidence.

Concernant **la fragmentation du territoire et la rupture des continuités écologiques,** la commission d'enquête relève que pour 26 communes, plus de 3 réservoirs de biodiversité ou corridors écologiques sont impactés par le projet. La mise en place d'ouvrages de franchissement « petite et grande faune », ainsi que « faune piscicole » sur ces communes, permettra de rétablir les fonctionnalités écologiques et hydrauliques.

Le Parc Naturel Régional de Landes Gascogne s'est félicité de la qualité du dialogue et du travail conduit avec le maître d'ouvrage dans le cadre de l'analyse de la compatibilité du projet de lignes nouvelles avec la nouvelle charte du PNR.
Dans sa conclusion page 56, le syndicat mixte du PNR regrette cependant que les considérations environnementales n'aient pas été mieux prises en compte et revendique une place éminente dans le cadre de tous les échanges à venir et notamment pour le suivi et la mise en œuvre des compensations .

Plusieurs points relatifs à la phase chantier et exploitation, suscitent néanmoins quelques interrogations :

La planification des travaux

La commission d'enquête s'interroge sur la capacité matérielle du maître d'ouvrage à garantir une planification de travaux calée sur les périodes les

moins sensibles compte tenu de la présence combinée de plusieurs espèces aux calendriers différents.

Même si toutes les espèces ne sont pas présentes tout au long du parcours, on peut noter que la superposition des périodes du tableau (pièce F, vol 3.3, page 397), révèle que seuls les deux mois de septembre et octobre dans l'année, ne sont pas en zone rouge et seraient des périodes de possibilité de travaux sans impacts majeurs, avec toutefois des précautions et mesures adéquates.

Le dossier précise encore que l'adaptation du planning des opérations au cycle biologique des espèces constitue un moyen important de réduction des incidences. Sont définies par groupe d'espèces les périodes les plus sensibles durant lesquelles les travaux, notamment leur démarrage, devront être évités dans la mesure du possible. Ces adaptations seront définies au cas par cas, en fonction des espèces présentes. Des protocoles pourront par ailleurs être mis en place.

Compte tenu de la durée du chantier (7 ans), des difficultés de planification écologiques évoquées ci-dessus auxquelles il faut ajouter les risques de contraintes météorologiques, organisationnelles voire financières, la commission d'enquête exprime une forte crainte que la priorisation de l'avancement des travaux se fasse aux dépens de l'intérêt environnemental.

La limitation des emprises du projet et les impacts en phase « chantier »

La limitation des emprises est un principe posé par le maître d'ouvrage mais non défini en termes de limite quantitative.

Au regard de l'ampleur du chantier, de la nature des engins, de la multitude des intervenants et de leur mode de travail, du nombre d'ouvrages (notamment viaducs, avec un espace de 500 m² centré sur chaque pile et des pistes de 10 m minimum de largeur pour accéder à chaque pile), il est difficile d'apprécier à ce stade, la limitation des emprises et d'en garantir un effet favorable.

Par ailleurs, pour les déboisements, débroussaillages et terrassements qui sont probablement les plus impactants sur la faune et la flore, il n'est jamais fait mention des pertes par mortalité directe due au chantier qui pourraient compromettre la capacité ultérieure de reconstitution des stocks. La commission d'enquête estime que rien ne permet de garantir en la matière, la capacité de réversibilité des impacts.

Les principales mesures de protection de la faune et de la flore portent sur la limitation des emprises et notamment l'évitement des espèces et habitats identifiés. Au regard de l'ampleur du chantier, du nombre d'intervenants et de la nature des engins qui seront présents sur les sites, les risques de débordement sont prévisibles voire inévitables.

La commission estime que l'effet de limitation des emprises n'est pas quantifié, et qu'il ne peut être garanti.

Les impacts en phase « exploitation »

Les principales mesures en phase exploitation portent sur :
-La conception du tracé,
-La limitation des emprises,
-Les ouvrages de franchissement visant à assurer la transparence écologique.

La commission souligne que les mesures envisagées reposent majoritairement sur l'efficacité des dispositifs de franchissement et ajoute que l'interdiction des phytosanitaires au sein de sites Natura 2000 pourrait s'appliquer également à la biodiversité ordinaire.

Les sites Natura 2000

L'évaluation conduite révèle majoritairement des incidences du projet, « fortes à très fortes », sur les habitats et espèces étudiées avant prise en compte des mesures de suppression ou de réduction.

Ces mesures sont principalement :
-L'adaptation du planning d'exécution des travaux,
-La limitation des emprises du chantier,
-L'interdiction des phytosanitaires,
-Les travaux de maintenance évitant les pollutions,
-Le rétablissement des axes de déplacements,
-Autres travaux d'entretien spécifiques.

Leur efficacité sont très difficiles à appréhender au regard des éléments mentionnés ci-dessus et concernant l'adaptation du planning, la limitation des emprises, la phase « travaux » et la phase « exploitation ».

Pourtant, le dossier affirme que les incidences résiduelles seront, pour les huit sites Natura 2000 concernés, « faibles à négligeables ». La commission est très réservée sur cette affirmation.

Les continuités écologiques

Les mesures annoncées portent sur :
-La limitation de l'emprise du projet, y compris en phase chantier, et la circulation des engins au strict nécessaire pour réduire les impacts sur les habitats d'espèces ;
-La mise en défens des stations situées à proximité de la zone de travaux ;
-Le relèvement du profil en long ;
-La mise en place d'ouvrages hydrauliques rétablissant les écoulements de surface ;

-La mise en place d'ouvrages de transparence écologique afin d'assurer le maintien des corridors, de limiter la fragmentation des espaces naturels et de favoriser la préservation et la restauration des habitats ;
-Des mesures compensatoires en cas d'effets résiduels.

Les ouvrages visant à assurer la transparence écologique sont disposés tout le long du tracé, cependant ils ne font pas partie des écosystèmes naturels des espèces en présence ; l'efficacité de ces ouvrages n'est pas démontrée. Du fait de l'ampleur du projet, de son impact continu, et de la traversée d'un grand nombre de réservoirs de biodiversité, la commission pense qu'il n'est pas possible de garantir, à ce stade, le bon rétablissement des axes de déplacements et des continuités écologiques.

Ce doute est de nature à modérer les conclusions du maître d'ouvrage en matière d'incidences résiduelles et de besoins en compensation.

Des compensations sont envisagées en cas d'échec mais les dispositifs précis de compensation et de suivis ne sont pas établis à ce jour.

Le parc naturel régional des Landes de Gascogne (T62Q8)

Dans son avis, le syndicat mixte du PNR des Landes de Gascogne reprend les termes de la Charte :

Page 45 : orientée vers le refus à terme, de nouveaux projets d'envergure qui seraient de nature à remettre en question les équilibres (…).

Page 9 : objectif opérationnel 5.4 : Réguler les projets d'aménagement et d'infrastructure avec pour objectifs cibles :
-L'intégrité du territoire préservé de tous nouveaux projets d'aménagements et d'infrastructure d'envergure.
-Aucun corridor écologique identifié au schéma régional de cohérence écologique impacté par des grands projets.

S'agissant de l'évaluation des incidences résiduelles et de l'efficacité des mesures envisagées, l'avis du syndicat mixte du PNR émet des doutes quant aux résultats annoncés, notamment :

P 36 : Le niveau d'incidences résiduelles est défini à dire d'expert. On peut noter que la quasi-totalité des experts sont partie prenante dans la livraison des études écologiques alors que les animateurs Natura 2000 et d'autres référents locaux ont été oubliés dans la démarche pour partager et discuter ces analyses.

Page 43 : Il convient de rappeler toutes les limites de l'approche comptable proposée qui ne peut aboutir au travers de calculs surfaciques qu'à des incidences peu significatives. Une approche qualitative qui regarderait le cumul des impacts fonctionnels sur les sites et un regard plus modeste sur

le succès de mesures qui restent souvent expérimentales, mèneront à une analyse plus nuancée et réaliste.

Concernant les mesures compensatoires, le syndicat mixte conclut :
« Au regard des réserves émises sur la méthodologie appliquée dans l'appréciation des incidences, l'écartement de facto des mesures compensatoires est quelque peu cavalier et pourra faire l'objet d'un partage avec les acteurs locaux et d'une appréciation indépendante par les membres du CSRPN. Le PNR souhaite une réflexion des mesures compensatoires à l'échelle locale et non pas que biogéographique où, à cette échelle, probablement aucun projet ne saurait porter atteinte à un habitat ou à une population d'espèce. »

La commission estime que le projet GPSO/LN est par sa nature même incompatible avec l'objectif 5.4 de la Charte du parc naturel régional des Landes de Gascogne.

Il est indispensable d'associer au plus tôt les experts des structures de gestion des sites concernés dans les dispositifs de concertation.

Il est nécessaire de définir un programme de compensation qui prendra en compte les impacts réels et constatés sur le terrain par un dispositif de suivi des populations et des habitats en phase travaux et en phase exploitation.

Les mesures compensatoires

La stratégie de compensation est expliquée. L'estimation du besoin est présentée et un pré-programme est établi (T62Q7).

La définition précise du programme compensatoire (notamment des surfaces faisant l'objet des compensations) et sa déclinaison au titre des différentes procédures se dérouleront à des stades ultérieurs d'étude. Il sera complété par la suite, notamment au moment du dossier « loi sur l'eau ».

Des dispositifs de suivi sont envisagés mais ne sont pas détaillés.

A ce stade du projet, il est difficile d'apprécier l'efficacité et la pertinence des dispositifs de compensation. Le maître d'ouvrage renvoie à l'Etat, la responsabilité de la validation du programme et de son suivi.

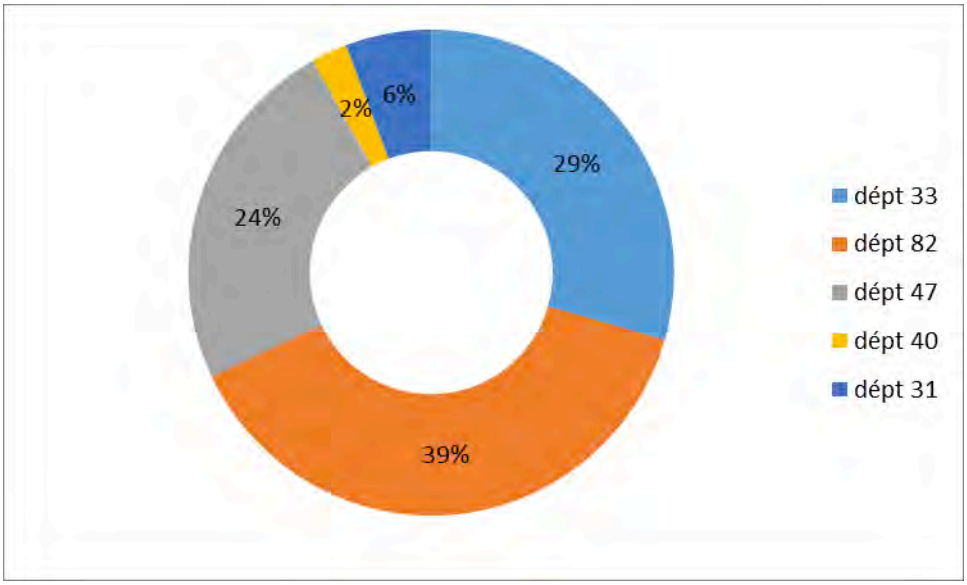
La commission pense indispensable d'élargir au plus tôt, les dispositifs de concertation notamment aux experts des structures de gestion des sites concernés.

Les programmes de compensation qui seront définis lors de la procédure « Loi sur l'eau » devront prévoir un dispositif de suivi et d'évaluation des impacts réels et constatés sur le terrain, sur les populations et les habitats en phase « travaux » et en phase « exploitation ».

37 Organisation et impacts du chantier

Le thème de l'organisation et de l'impact du chantier a fait l'objet de 832 questions spécifiques.

Au plan géographique, les questions se répartissent de la manière suivante :



Au plan thématique, les 832 observations se répartissent en :

345 sur le cadre de vie soit 41%
172 sur le bruit et les vibrations soit 21%
134 sur les accès pendant les travaux soit 16%
62 sur le milieu naturel soit 7,5%
60 sur la qualité de l'air soit 7 %
25 sur l'impact du chantier sur l'agriculture et la sylviculture soit 3%
18 sur les eaux superficielles et souterraines soit 2%
16 bases travaux 2%

Pour l'étude du thème, les observations ont été réparties dans trois rubriques :

1) La perturbation des activités humaines et les dégradations
2) Les atteintes à la nature,
3) Les matériaux, carrières et gravières nécessaires,
4) Les entreprises de BTP et les créations d'emploi.

« Je demande que l'impact des chantiers de construction de la LGV sur les conditions de vie des habitants des communes concernées et sur les écosystèmes des diverses communes soit analysé et pris en compte » (COUR-37).

371 Perturbation des activités humaines et dégradations

L'ensemble des travaux de la construction des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax auront une durée d'environ 5 à 7 ans avec plusieurs étapes (état des lieux, déboisement et défrichement, itinéraires « camions », déviations provisoires et pistes de chantier, construction des ouvrages d'art) qui vont impacter fortement l'environnement social et humain, la vie des populations riveraines, leur mode de fonctionnement, l'organisation du territoire et le cadre de vie.

3711 Synthèse des observations du public

37111 Perturbation du cadre de vie

Avec 340 observations sur le cadre de vie soit 41% et 139 sur les accès pendant les travaux soit 17,7 %, ce domaine est celui qui préoccupe le plus.

Les observations évoquent la durée des travaux, les coupures d'axes, les coupures d'électricité, la modification des itinéraires, le bouleversement du paysage, les dangers liés au chantier et à la circulation des camions et engins.

La modification de l'organisation spatiale et du cadre de vie des populations riveraines en phase de travaux, fait l'objet de nombreuses observations. Certains riverains ont déjà subi les conséquences du chantier des autoroutes A65 et A62.

La durée des travaux (5 à 7ans) est jugée très longue. Les habitudes vont être modifiées suite à l'occupation de certains espaces entraînant la coupure des territoires et de nombreuses voies. Des propriétaires et des exploitants agricoles ne vont plus pouvoir disposer de certains de leurs espaces. Les temps de parcours vont être allongés. Des difficultés de circulation et d'accès aux parcelles vont survenir.

Des riverains mettent en exergue la qualité pastorale des communes rurales concernées, en dénonçant les désagréments de tous ordres qui résulteront du chantier. En particulier lors des travaux de terrassements faisant apparaître un paysage non végétalisé.

De nombreux poids-lourds vont traverser les communes pour alimenter et accéder au chantier occasionnant une densification de la circulation, source d'incidents mais aussi d'accidents concernant notamment les enfants.

Dans une délibération, la commune de Lerm-et-Musset (33) : *« Note qu'aucune information sur les conséquences indirectes du projet et les mesures associées en termes de modifications des déplacements, allongement de parcours, transports collectifs inter-urbains, perturbations pendant les travaux (…) n'ait été présentée dans les dossiers soumis à l'enquête »* (33-LERM-14).

Dans plusieurs délibérations de communes concernées par les travaux, il est exigé, la prise de mesures très diverses liées à la situation locale mais il est aussi demandé par exemple à Escaudes (33), que : « *la phase chantier fasse l'objet de négociations préalables avec les élus locaux concernant son organisation* » (33-ESCD-2) comme à Cudos (33-CUD-25) ou Bernos-Beaulac (33-BERN-56).

37112 Nuisances et effets sur la santé

165 observations relèvent le bruit et les vibrations soit 20,27%, et 56 la qualité de l'air soit 6,87%.

Un grand nombre d'observations, essentiellement génériques, porte sur les nuisances sonores, les vibrations et à une moindre échelle sur la qualité de l'air. Tous les intervenants s'inquiètent des mesures qui seront prises et qui permettront dans cette phase critique d'édification des lignes nouvelles, de réduire, compenser voire de supprimer ces effets.

Les principales nuisances acoustiques durant les travaux sont liées aux bruits occasionnés par les engins en action (moteurs et avertisseurs sonores). Selon certains, celles les plus bruyantes proviennent des travaux préparatoires de déboisement et de terrassements, mais également des tirs d'explosifs qui seront opérés et l'emploi d'engins de chantier puissants.

A cet égard, l'ADAPEI Gironde signale dans le secteur du tracé, la présence d' « *un établissement pour handicapés (ouvert en novembre 2013)* » (COUR-69).

A Bressols (82) Mr et Mme Moutet : « *Nous résidons juste à côté de la future gare, nous allons être directement impactés par les nuisances sonores des travaux qui vont durer matin et soir* (82-BRES-14).

A Estillac (47), Cécile Segard s'interroge sur la réponse reçue d'un représentant de RFF lors de la présentation du projet, au sujet des impacts sonores : « *les études de bruits ne peuvent être réalisées qu'après les travaux et qu'une fois l'infrastructure en service* » (INTE-331).

Le trafic des camions, notamment pour les rotations vers les plateformes de matériaux, de pelleteuses, de foreuses et des engins de transport et les terrassements durant le chantier (mouvements de poussières sous le vent, gaz d'échappement) dépasseraient tous les seuils de pollution.

L'EARL du Pas de la Ville à Sérignac-sur-Garonne (47) et Sainte-Colombe-en Bruilhois (47) représentée par Mr et Mme Laburthe, manifeste une inquiétude, pour un verger (pommes, prunes, kiwis), classé dans une démarche « Globalgap », sur les poussières dégagées par le chantier qui vont rendre les fruits impropres à la commercialisation : « *Tous les arrosages préconisés par le maître d'ouvrage ne viendront pas à bout des poussières* » (COUR-461).

37113 Occupations temporaires et bases travaux

Les emprises temporaires privent les propriétaires ou exploitants de leurs terrains et rendent difficile l'accès aux parcelles. Les exploitants, inquiets, souhaitent savoir à quel moment ils pourront disposer de leurs parcelles de terres et demandent à ce que les pivots et drainages soient réhabilités.

Le syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest dans le modèle d'observations distribué à ses adhérents précise : *« Les impacts spécifiques à la phase « travaux ». Les occupations temporaires qui auront des effets durables en forêt, bien au delà de la construction de la ligne, ne sont pas précisément évaluées. Nous demandons une analyse d'impact plus complète sur le sujet »* (COUR-187).

37114 Perturbation des activités de tourisme et de loisirs

Ce domaine comprend la perturbation aussi bien de la pêche, de la chasse, de la vie dans les palombières, de la pratique du sport que des activités de randonnée.

La période des travaux peut mettre en péril les activités touristiques et de loisirs.

« Le chantier va nécessairement impacter les chemins pédestres » (33-CASG-21).
« Le chemin de Saint-Jacques de Compostelle ne saurait être interrompu, ne serait-ce qu'une journée, certains pèlerins ne seraient pas informés de cette coupure et seraient désorientés en arrivant sur le chantier. D'autres seraient prévenus et pourraient décider de ne pas prendre la route » (82-AUVI-17).

Les associations de chasse communales agréées (ACCA) sont très attentives à cette période du chantier qui provoquera le dérangement de la faune sauvage avec des impacts temporaires sur les habitats. Des territoires de chasse vont être perdus en raison du défrichage et des travaux de terrassement.

37115 Les dégradations et les indemnisations

L'activité de certaines entreprises et de certaines exploitations sera très perturbée pendant les travaux. L'observation suivante en est une bonne illustration :

Au Passage d'Agen (47), l'avocat de la SCI Mathwill et de la SA Clauni (Transports routiers) précise : *« Pendant la phase chantier, l'accès au site par le locataire sera quasiment impossible compte tenu de l'amputation de la propriété ainsi que des contraintes des travaux, telle que la suppression de l'accès à la voie publique. Le creusement du tunnel va provoquer inévitablement des vibrations et des mouvements de terrain, qui vont très*

certainement endommager les bâtiments, voire même les rendre impropres à leur destination. De plus les marchandises et véhicules stockés par le locataire risquent également de subir des dommages. La SA Clauni va (…) subir des nuisances tant sonores qu'environnementales (boues, poussières, vibrations…). Les bâtiments, marchandises (verrerie par exemple) et véhicules stockés risquent d'être endommagés par les vibrations du chantier.
Il est demandé à RFF de présenter précisément le déroulement du chantier, de prévoir un calendrier précis pour que les acteurs économiques tels que la SCI Mathwill et la SA Cluni puissent prévoir leurs investissements, d'envisager des mesures de compensation adéquates pendant la phase chantier » (…) (COUR-59).

De nombreux producteurs, principalement de fruits, légumes ou de productions commercialisées en circuits courts (souvent à la ferme), s'interrogent quant à l'effet des travaux sur la qualité de leur production et l'impact sur leur clientèle.

Les effets néfastes des poussières sont largement évoqués, ainsi que les effets des pollutions éventuelles dues notamment aux hydrocarbures utilisés par les engins de chantier. Dans leur ensemble, les producteurs ne croient pas que les mesures d'arrosage prévues pour limiter l'émission de poussières donneront des résultats satisfaisants.

Les dégradations causées par le chantier concernent les routes et les chemins, les cultures, les biens, le patrimoine et les sites archéologiques qu'ils aient été repérés ou non.

A Castelmayran (82), Eric Caulet s'inquiète : *« Ma mère a une maison ancienne et celle-ci pourrait ne pas supporter les travaux de cette ligne »* (82-CAMA-4).

Alain Lorenzelli, maire de Bruch demande : *« En phase de travaux, les impacts et nuisances (dégradation du réseau routier, poussières de particules fines, boues pouvant être des éléments accidentogènes supplémentaires) seront compensés de quelle manière ? »* (47-BRUC-16).

Certaines observations évoquent les vestiges archéologiques qui pourraient être mis à jour lors des travaux ou dégradés lors de ces diverses opérations.

« Le lieu dit Broques et Lagravade (47) était occupé par un fort romain, peut être plus ancien encore, présence attestée par carte CASSINI. Des recherches archéologiques préventives doivent être effectuées avant tout travaux. Le lieu était de plus un port de déchargement de navires (gabares), au confluent de la Garonne et du Gers » (INTE-69).

37116 Incendie de forêt

Le risque d'incendie de forêt aggravé par l'effet de coupure (pistes DFCI interrompues) et par l'effet sur les points d'eau est bien mis en évidence par les fédérations de défense des forêts contre l'incendie (DFCI).

La particularité de la période des travaux est relevée par le groupement forestier Castou: *« Il est à craindre que ces travaux n'augmentent les départs de feux que la neutralisation des pistes DFCI rendue nécessaire par les* travaux ne permettra pas d'éteindre »(COUR-37).

3712 Synthèse des éléments du dossier relatifs à la perturbation des activités humaines et aux dégradations causées par le chantier

Le dossier (pièce F/vol.3.3/§ 5.3) détaille les mesures visant à éviter, réduire, voire compenser, les effets négatifs liés à la phase « travaux ».
Les travaux dureront 5 à 7 ans. Ils comprendront les travaux préliminaires (diagnostics archéologiques et sondages), le dégagement des emprises pendant un an (fouilles archéologiques, déboisement, défrichement, démolition de bâtis et de routes, décapages de terre végétale, dévoiement de réseaux), le génie civil pendant 4 ans (terrassements, ouvrages de rétablissement), la mise en place des superstructures pendant 2 ans (ballast, rails, traverses, poteaux et caténaires) avant les essais.

37121 Le management environnemental du chantier

Le management environnemental du chantier dont le principe est rappelé au § 1415 du présent rapport, s'applique à tous les intervenants sur le chantier. Les obligations contractuelles demandées par le maître d'ouvrage sont les suivantes :
a) Etablir un plan de management environnemental (PME) ou plan de management de respect de l'environnement (PMRE). Ce document a vocation de référence pour l'ensemble de la phase « travaux » et présente un ensemble d'engagements sur la mise en œuvre de moyens et pratiques visant à minimiser les nuisances générées par le chantier dans son ensemble. Ces nuisances ont été préalablement identifiées et définies en fonction de chaque type d'activité.

b) Mettre en application le PME par la définition de procédures particulières environnementales (PPE). Ces procédures sont spécifiques à chaque activité à risque des travaux et constituent un cahier des charges imposant un mode opératoire précis à respecter. Il s'agit des procédures relatives au système provisoire de collecte et de traitement des eaux de ruissellement des zones terrassée, au tri et à l'élimination des déchets du chantier ou des procédures en cas de pollution accidentelle ;

c) Nommer au sein de l'équipe propre à l'entreprise mandataire des travaux de construction, un ou plusieurs responsables « environnement » et « sécurité », chargés de contrôler le respect de ces prescriptions au quotidien, et détecter toute anomalie pouvant survenir dans le cadre du chantier. La traçabilité de ce suivi est assurée par la tenue d'un journal de bord.

Le maître d'ouvrage effectue par ailleurs, dans le cadre du management environnemental, un contrôle de la bonne application du système âr les entreprises.

37122 Les mesures relatives au fonctionnement des territoires, des voies de communication et autres réseaux

Les mesures suivantes sont prévues :

a) Réalisation d'un état des lieux des voiries avant le démarrage des travaux ;
b) Repérage et protection des ouvrages d'art ;
c) Itinéraires de chantier : utilisation préférentielle des pistes de chantier ;
d) Maintien des voiries traversées en état de propreté ;
e) Garanties des accès aux parcelles, des circulations de riverains, des chemins piétons ;
f) Mise en place si nécessaire, de déviations, pour assurer la continuité de la circulation (mise en place d'un plan des itinéraires et information des usagers) ;
g) Réparation des voiries dégradées ;
h) Réalisation des travaux sur les lignes existantes de telle sorte que la circulation des trains soit maintenue au maximum ;
i) Maintien autant que possible de la navigation sur les voies d'eau navigables ;
j) Repérage et protection des réseaux : un recensement exhaustif de l'ensemble des réseaux concernés sera effectué au stade de l'avant-projet détaillé et des études de projet ; Concernant les réseaux (notamment gazoducs et lignes THT), les dispositions constructives seront établies en liaison avec les concessionnaires de ces réseaux pour permettre d'assurer la continuité du service ; Une convention entre le maître d'ouvrage ferroviaire et les gestionnaires des réseaux concernés sera passée pour définir les responsabilités des intervenants, les modalités techniques, administratives et financières des déplacements des réseaux.

37123 Les mesures générales prévues pour limiter les effets sur le cadre de vie des populations riveraines

Les mesures d'ordre général prises pour réduire les nuisances de la phase « chantier » sont les suivantes :

a) Éloignement des zones d'habitation, des installations de chantier, des pistes principales, des zones de stationnement et des zones de dépôts ; Définition des modalités de circulation à l'intersection avec le chantier (itinéraires de déviation…) ; Nettoyage des chaussées périodique et remise en état en cas de dégradations

b) Mise en œuvre d'un « plan d'assurance environnement » ou équivalent dans la conduite du chantier : réunions de concertation avec les riverains

(présentation du type de chantier, de la fréquence des activités, des différents intervenants) ; Suivi de la phase de préparation avec l'entreprise (plans des installations de chantier, des pistes et plans d'exécution) ; Suivi du déroulement des travaux (respects des pièces écrites, des plans d'exécution et du bon entretien des engins et des aménagements réalisés) ;

c) Sécurisation des abords du chantier en informant les usagers, en mettant en place des accès sécurisés et une signalisation provisoire et des clôtures provisoires entretenues.

37124 Les mesures particulières relatives au bruit de chantier

Les mesures suivantes sont prises en vue de réduire les nuisances acoustiques du chantier :

a) Engins et matériels conformes aux normes en vigueur (possession des certificats de contrôle) ;
b) Limitation du bruit de chantier à la source : limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier sur les pistes, capotage du matériel bruyant, etc. ;
c) Mise en place de protections acoustiques provisoires (merlon) au niveau des ICPE bruyantes ;
d) Travail de nuit limité aux nécessités du chantier ; Des travaux de nuit étant nécessaires pour tenir compte des interceptions de voie dans les secteurs d'aménagement de la ligne existante, des dérogations seront demandées aux préfectures concernées ; (l'arrêté sera affiché sur les lieux du chantier) ;
e) Implantation du matériel fixe bruyant à l'extérieur des zones sensibles ;
f) Précautions lors de l'utilisation éventuelle d'explosifs dans les sites sensibles (étude préalable, plans de tirs adaptés, etc.) ;
g) Information des riverains (par voie de presse, affichage en mairie, réunions d'information) ; Le maître d'ouvrage respectera les dispositions de l'article R 571-50 du code de l'environnement (information préalable des préfets de département et des Maires) ; Conformément à la réglementation, des dossiers « bruit de chantier » seront élaborés avant le démarrage des travaux.

37125 Les mesures particulières relatives aux vibrations

Un constat contradictoire (visé par le propriétaire), de l'état du bâti situé à proximité du chantier sera réalisé avant et après les travaux ;

L'utilisation d'explosifs sera soumise à des règles très strictes qui seront notamment précisées dans le dossier de consultation des entreprises. Les précautions suivantes seront prises :

a)réalisation d'études préalables avec tirs d'essais ;
b) adaptation du plan de tir ;
c)tirs d'explosifs strictement réalisés par les hommes de l'art ;

d) mise en œuvre de la technique des microretards (explosion en chaîne mais de plus faible intensité afin de limiter les vibrations sur le bâti) ;
e) Mise en place de dispositifs de contrôle des vibrations : les études et contrôles de vibrations sont assurés par le laboratoire du maître d'œuvre (contrôle externe) ;
f) Information des populations riveraines ;
g) Dans le cas d'un risque de dommages sur les bâtis liés aux travaux (secteur situé à proximité des sites où seront utilisés des explosifs notamment) : constat de l'état des bâtis avant les travaux, afin qu'un dédommagement soit mis en œuvre si nécessaire ;

37126 Les mesures particulières relatives à la qualité de l'air

a) limitation des envols de poussières (arrosage des pistes, précautions lors des opérations de chargement et de déchargement de matériaux par vent fort), limitation de vitesse des véhicules à 30 km/h, véhicules aux normes anti-pollution

b) Limitation des risques lors de la manipulation des liants hydrauliques : pas d'épandage par vent supérieur à 40 km/h, éviter les opérations de chargement et de déchargement de matériaux par vent fort (> 40 km/h), pas de circulation sur des surfaces venant d'être traitées, étanchéité des épandeurs afin d'éviter toute fuite lors du transport des produits ;

c) Interdiction d'implantation des installations de chantier aux abords immédiats des sites sensibles, respect des prescriptions des arrêtés d'autorisation pour les installations classées, mise en place de dispositifs particuliers (bâches, merlons…) au niveau des aires de stockage des matériaux susceptibles de générer des envols de poussières, interdiction de brûlage des matériaux et déchets ;

d) Limitation au maximum des espaces non végétalisés ou laissés en friche ou mise en place de paillis, pour prévenir la prolifération d'espèces allergènes comme l'ambroisie.

37127 Les mesures particulières visant à limiter les effets sur les exploitations agricoles, viticoles et sylvicoles

Afin de limiter les effets du chantier sur les activités agricoles et sylvicoles les mesures suivantes sont prévues :

a) Respect des arbres et taillis à conserver (mise en défens de ces derniers, sensibilisation et information des responsables de chantier, marquage des périmètres à déboiser) ;
b) Respect des emprises ;
c) Pose de clôtures provisoires adaptées pour le bétail ;
d) Maintien des circulations agricoles par des aménagements provisoires ;
e) Eviter d'implanter les installations de chantier au droit des zones agricoles sensibles ;

f) Déviation et raccordement des réseaux d'irrigation ou de drainage avant les travaux ;
g) Remise en état des terres pour remise en culture pour leur réutilisation pour les cultures dans les sites de dépôts ;
h) Mise en place d'un assainissement provisoire avant le début des travaux
i) Limitation des émissions de poussières (vitesse limitée et arrosage de pistes en cas de besoin) ;
j) Mesures de protection de la qualité des eaux souterraines et superficielles.

S'agissant du risque d'incendie notamment de forêts, le maître d'ouvrage indique dans le dossier que la prévention sera assurée par la sensibilisation des salariés sur le chantier (interdiction de jeter des mégots, d'allumer du feu etc.). Des plans d'intervention seront définis avec les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) pour que leur intervention soit la plus rapide et la plus facile possible (pièce F/ volume 3.3/ chapitre 5/p 388).

S'agissant de la viticulture, le ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt (MAAF), le 25 septembre 2014, s'appuyant sur les analyses de l'INAO, a rendu un avis défavorable au dossier présenté par RFF et demandé de prendre en compte les observations de l'INAO. S'agissant du chantier, il demande que les mesures compensatoires pour les viticulteurs dont les parcelles pourraient être dégradées par les manœuvres des engins en chantier et les dépôts de poussière soient précisées (document ajouté à la pièce B/§ 5.6/p.279).

3713 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

T71Q1 Au regard des nuisances durables que subiront les riverains du chantier, le maître d'ouvrage a-t-il prévu de mettre (ou de faire mettre en place) un comité de suivi qui soit à la fois, une structure d'information, de dialogue, de conciliation voire de négociation qui rassemblerait les acteurs publics, professionnels, associatifs et privés ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a souhaité mener une concertation approfondie tout au long de la mise au point du projet, selon les principes du Grenelle de l'environnement suivis dès l'origine. Pour les étapes à venir, les modalités de cette concertation seront définies notamment dans le cadre de la mise au point du Dossier des Engagements de l'Etat accompagnant la DUP.

Quelles que soient les modalités de réalisation du chantier (maitrise d'ouvrage publique sur la LGV Est Européenne, contrat de partenariat pour les LGV Bretagne-Pays de la Loire et le Contournement de Nîmes-Montpellier, concession pour la LGV Tours-Bordeaux), l'Etat et le maître d'ouvrage, en lien avec les autres cofinanceurs publics, ont mis en place des instances de

gouvernance chargées d'assurer la concertation locale et un suivi régulier du respect du Dossier des Engagements de l'Etat, tout au long de la conception finale, puis du chantier.

Il existe par ailleurs des contrôles réglementaires réalisés par les services de l'Etat en fonction des différentes procédures administratives. Selon la taille des projets, ces instances comportent plusieurs niveaux interrégional, régional ou départemental.

S'agissant plus spécifiquement de la concertation associée à la réalisation du chantier au quotidien, chaque maître d'ouvrage a mis en place des structures ad hoc, permettant de poursuivre la concertation et l'information locale, en réunissant autour de ses équipes les services de l'Etat, collectivités, associations, riverains.

La concertation constitue un continuum tout au long de la période de réalisation du chantier. Elle permet d'informer le public et les élus de la manière dont le chantier va se dérouler, de recueillir en retour les questions et demandes des personnes morales et physiques, et enfin d'apporter rapidement des réponses : par exemple sur la durée des travaux, sur les rétablissements des réseaux (eau, gaz, téléphone, électricité,…), sur les déviations et les rétablissements de voiries, sur les plans de circulation des engins de chantier, sur les dispositifs mis en œuvre pour prendre en compte les nuisances acoustiques du chantier, etc.

L'information du public peut prendre différentes formes, non exclusives : lettre d'information du chantier en version papier mise à disposition dans les mairies des communes concernées et en version numérique ; site internet dédié à la phase travaux et aux différentes phases du chantier ; réunions d'information du public à différents temps du chantier ; visites de chantier ; restitution auprès des instances de gouvernance des demandes recueillies auprès des parties prenantes, etc.

De manière complémentaire (s'agissant de la fonction d'observatoire), le maître d'ouvrage prévoit de mettre en place un observatoire socio-économique et environnemental avant le lancement des travaux et pour une période s'étendant au moins jusqu'à 5 ans après la mise en service de la ligne. Afin d'obtenir un suivi partagé avec les acteurs du territoire, seront associés les services déconcentrés départementaux et régionaux en charge de l'environnement, des représentants des collectivités, des experts, des universitaires et personnes qualifiées.

Cet observatoire aura comme objectif l'évaluation effective des impacts des projets, le suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales et de leur efficacité. Cette instance pourra proposer la mise en place de nouvelles mesures en cas de dysfonctionnement des mesures réalisées, ou des expérimentations (dans le cadre de partenariat, de technique ou de suivis particuliers sur des espèces naturelles par exemple).

La mise en place de cet observatoire s'inscrit en continuité de la démarche de développement durable intégrée à la conception et la concertation mise en place autour des grands projets ferroviaires les plus récents.

Rappelons enfin qu'un bilan LOTI environnemental est prévu 1 an après la mise en service puis 5 ans après.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte des principes généraux sur lesquels reposera la poursuite de la concertation pendant et après le chantier.

Elle recommande toutefois que soient bien précisés la composition et les missions des différentes structures de concertation, de suivi et d'information. Afin d'éviter les contestations, un relevé de conclusions doit être établi lors de chaque réunion et cosigné par un représentant des collectivités locales.

La commission estime que les riverains et les associations de défense ont toute leur place dans ces structures et que les arbitrages éventuels doivent être rendus au niveau du maître d'ouvrage et des responsables des collectivités territoriales.

T71Q2 Est-il envisagé la publication régulière d'informations sur l'état d'avancement des travaux, qui seraient transmises aux administrations compétentes, aux maires des communes concernées et aux groupements ou associations qui en feraient la demande ? Des points de situation en Mairie seront-ils organisés dans le même esprit pour régler le maximum de questions qui ne manqueront pas de surgir ?

Réponse du maître d'ouvrage

Comme sur tous les projets de LGV en cours de réalisation, l'avancement des travaux fait l'objet régulièrement, à différentes échelles territoriales et administratives d'une information aux partenaires des projets concernés et au public. La forme de cette information est plurielle : réunions d'échange et d'information, site internet dédié, lettre d'information, comités de suivi, visites de chantier, etc.

Des instances de suivi, d'information et de concertation, dont la composition est arrêtée avec les parties prenantes, sont créées pour traiter en amont, les problèmes liés au chantier. Les informations sur la mise en place, puis la vie du chantier, sont mises à disposition et actualisées en permanence. Elles sont disponibles dans les mairies des communes concernées et au sein des services de l'Etat (préfectures et sous-préfectures, DDT). Elles peuvent aussi faire l'objet d'une communication plus directe avec les personnes concernées via des courriers, des rendez-vous, ou des réunions locales.

De plus, des interlocuteurs du maître d'ouvrage seront dédiés par secteur territorial. Ils seront chargés d'assurer le suivi et la concertation du projet auprès des acteurs locaux.

Appréciations de la commission d'enquête

La réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante et complète, sur le plan des principes, la réponse précédente.

T71Q3 Par qui et comment sera effectué l'état initial des lieux avant la mise en chantier du projet. Les maires, les organisations et les associations seront-ils associés et sous quelle forme ? Des mesures de bruit seront-elles effectuées avant le chantier puis, après le chantier, avant la phase d'exploitation ?

Réponse du maître d'ouvrage

Comme sur les mises en chantier les plus récentes (SEA, BPL, LGV Est Européenne phase 2), l'état initial est réalisé à l'initiative du maître d'ouvrage et donne lieu à un état des lieux contradictoire avec les principaux acteurs concernés, en fonction des périmètres et thématiques impliquées. Les communes sont associées à l'établissement de l'état initial, lui-même souvent assorti d'engagements du maître d'ouvrage pour gérer les cas de détérioration par rapport à celui-ci. Sur certains sujets, il est parfois fait appel à un tiers, notamment un huissier, pour établir un procès-verbal de l'état initial.

S'agissant du bruit, il est prévu pour le chantier des lignes nouvelles du GPSO, comme pour tous les chantiers de LGV en cours de réalisation :
-des mesures acoustiques du bruit de chantier,
-la mise en place de dispositifs appropriés pour respecter les réglementations en vigueur.

Enfin, pendant la durée du chantier des mesures acoustiques peuvent être réalisées afin de vérifier l'efficacité des dispositifs mis en œuvre et de prendre des mesures complémentaires si besoin.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte des modalités de l'état des lieux initial contradictoire. Compte tenu de l'importance de ce sujet au regard des indemnisations éventuelles, elle recommande dans tous les cas, le recours à un représentant de la commune concernée et pour les cas les plus complexes, le recours à un huissier.

T71Q4 Les agriculteurs pratiquant la culture biologique et les producteurs de fruits ou légumes s'interrogent sur les risques de pollution de leur production en phase « chantier » notamment par hydrocarbures. Comment le porteur de projet prend-il en compte ces risques et quelles garanties peut-il

apporter ? Les dépôts de poussières sur les productions agricoles sont redoutés, notamment des producteurs de fruits ou de légumes. Beaucoup doutent de l'efficacité des mesures proposées en phase « travaux » (arrosage). Le maître d'ouvrage peut-il garantir que les mesures proposées seront suffisamment efficaces ?

Réponse du maître d'ouvrage

Une attention particulière sera apportée au droit des cultures à très fort et fort enjeu (cultures biologiques, cultures AOC, viticulture, arboriculture…). Les installations de chantiers seront limitées au droit des zones de cultures à très fort enjeu afin d'éviter toute émissions de poussières ou des rejets d'hydrocarbures ou dans le milieu naturel.

Les mesures générales seront mises en œuvre en phase chantier :
-un réseau d'assainissement provisoire sera mis en place durant le chantier qui sera dimensionné pour une pluie adaptée à la durée du chantier. Ce réseau permettra la décantation des matières en suspension (MES) avant rejet dans le milieu naturel,
-les zones d'entretien, de lavage et de stockage des hydrocarbures seront étanches et un réseau de collecte sera réalisé,
-les zones de travaux feront l'objet d'un nettoyage immédiat en cas de dépôts de fines,
-l'approvisionnement des engins mobiles en hydrocarbures sera interdit à moins de 35 m des zones sensibles,
-des dispositifs permettant d'intervenir en cas de pollution accidentelle tels que kits antipollution seront disponibles sur le chantier à proximité des engins de chantier,
-un plan de management de l'environnement sera mis en place sur le chantier ainsi qu'un plan d'organisation et d'intervention en cas de pollution accidentelle (POI),
-pour éviter le dépôt des poussières sur les cultures voisines, les voies d'accès au chantier ou pistes seront arrosées en période sèche et par vent fort,
-les opérations de type démolition seront proscrites lors des jours de grand vent (vitesse > 30 km / h) afin d'éviter la dispersion des fines.

Dans le cadre du suivi du chantier, des mesures régulières de la charge en matières en suspension et en hydrocarbures seront réalisées sur les cours d'eau. Un suivi de la qualité des rejets permettra ainsi d'évaluer l'efficacité des systèmes de traitement et au besoin de modifier les aménagements mis en place en fonction de l'évolution du chantier. La fréquence des analyses sera adaptée en fonction des travaux de terrassements ou d'ouvrages de génie civil. Ces principes sont présentés dans le chapitre 9 de l'étude d'impact. Ces mesures de suivi seront comparées à l'état initial de référence réalisé avant travaux et comparées également avec les niveaux ou seuils imposés par les arrêtés loi sur l'eau ou dérogation espèces protégées. En cas de dépassement des seuils, des mesures correctives seront mises en place par l'entreprise.

Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage, en rappelant les mesures générales qui seront mises en œuvre sur le chantier et les mesures particulières qui seront prises au droit des cultures à très fort et fort enjeu, ne rassure toutefois pas les producteurs qui doutent de l'efficacité de l'arrosage des pistes, pour empêcher le dépôt de poussières sur les cultures sensibles.

372 Atteintes à la nature en phase « chantier »

Les atteintes à la nature pendant la phase des travaux a recueilli 282 observations qui se répartissent de la manière suivante :

3721- Synthèse des observations du public sur les atteintes à la nature pendant le chantier

37211 Effet sur les eaux superficielles (inondation, pollution)

Les questions relatives aux ruissellements et aux inondations venant directement du chantier sont des préoccupations constantes des particuliers et des agriculteurs dès la phase travaux.

La cause principale en est la réalisation des remblais et déblais coupant les écoulements naturels.

La problématique est accentuée sur les bassins versants, avec un cas particulier à Lacourt-Saint-Pierre (82), au lieu-dit Grousy, PK 205. L'eau bloquée durant les remodelages, déblais et remblais, en phase « chantier » prendra la pente vers le talus du canal qui bloque l'écoulement naturel de l'eau. La voie est prévue en déblai avec pompe de relevage lors de la mise en service. Cette situation est peu envisageable ; la nappe phréatique étant à cet endroit, très proche, elle sera atteinte dès le début des travaux en phase « chantier ».

37212 Effets sur le milieu naturel

Cette rubrique concerne la biodiversité avec une approche cynégétique particulière qui a été portée par les fédérations de chasse et de nombreuses ACCA, qui demandent à être associés à la fois dans la phase « chantier », mais également dans celle d'exploitation.

Georges Cingal de la SEPANSO Landes pose une question : « *Quelles garanties de réalisation ont été prévues quand le chantier sera concédé à des sociétés privées ? ».*

Le syndicat du Bassin Hers Girou détaille : « *La rive droite de l'Hers-Mort comporte une ripisylve de qualité. Ce secteur, situé sous le futur viaduc, sera fortement impacté, notamment dans la phase « travaux ». Le dossier ne détaille aucune mesure compensatoire concernant la végétation des berges. Une*

plateforme de chantier va être créée sur l'espace triangulaire situé entre le canal, la voie ferrée existante et l'Hers-Mort. Cette zone abrite actuellement des formations boisées de qualité et constitue un milieu refuge pour de nombreuses espèces (oiseaux, chauves-souris, mammifères). Le dossier ne comporte aucune indication sur l'existence de sites alternatifs, ni sur le devenir de ce site. » Il demande en conséquence à être associé à la mise en place et au suivi du chantier, que durant les travaux les engins ne circulent pas dans le lit mineur, que les mesures compensatoires soient élaborées en étroite concertation avec le syndicat et que des mesures compensatoires soient spécifiquement identifiées pour la plateforme de chantier » (31-CAES-14).

Au plan cynégétique, les préoccupations tournent autour du dérangement de la faune sauvage (habitats, déplacements et échanges de populations, perturbation de migration, suppression de certains gîtes, destruction de la biodiversité cynégétique). En particulier, la migration des oiseaux, notamment celle de la palombe mais également celles en hivernage : bécasses, pigeons-ramiers, alouettes et tourterelles.

Les fédérations départementales et régionales de chasseurs ont remis, en novembre 2014, à la commission d'enquête, un diagnostic cynégétique et fait des recommandations reprises par plusieurs ACCA et soulignées dans la contribution des Amis de la Terre.

37213 Effets sur le sol (décapage, mouvements de terre)

Le cabinet d'avocats CG/CB pour Jean Claude Delachoux, propriétaire terrien *constate : « Même en décapant la terre végétale au maximum, lorsque l'agriculteur aérera la terre, des remontées de déchets immanquablement interviendront. La terre deviendra inculte. Cela signifie que Mr Delachoux ne pourra plus louer ses terres agricoles de première catégorie (…) »* (COUR-167)

Les effets sur le sol sont la principale préoccupation du milieu agricole. Il est écrit dans le dossier que la terre végétale sera mise en dépôt provisoire et réinstallée sur les terres de remblais afin d'être végétalisée ou rendue à l'agriculture. Cette disposition pose problème sur :

-appauvrissement du sol,
-apport de nombreux cailloux remontant des remblais,
-ravinement inévitable emportant la terre végétale sur les pentes créées,
-dégradation voire destruction des systèmes parfois très anciens de drainage des terres,
-coupure des réseaux d'irrigations enterrés.

Ces préoccupations sont plus préoccupantes s'agissant des terres qui seront en outre enclavées entre la voie ferrée et une autoroute. Ces terres pourraient alors devenir un refuge pour les espèces nuisibles et la grande faune sans possibilité d'une régulation par la chasse en raison de la proximité des deux voies (interdiction d'utiliser des armes à feu sur ou en direction des axes de circulation).

Cette dernière observation est portée par les fédérations de chasse et les ACCA. Elle est toutefois liée aux deux activités (agricole et cynégétique), puisque les fédérations de chasse, sont de par la loi (code de l'environnement), les garants du maintien de l'équilibre entre le niveau de population de grande faune et sa compatibilité avec les activités humaines, agricoles, sylvicoles et arboricoles.

37214 Effet sur les eaux souterraines (coupure d'alimentation et pollution)

Dans cette rubrique, nous trouvons autant la préoccupation de la pollution, que celle de la coupure d'alimentation en eau, source, nappe, puits. Ces questions sont portées aussi bien par de nombreux agriculteurs que par les particuliers très inquiets de la perte éventuelle d'une ressource en eau.

Contribution des avocats CB/CG pour la commune de Donzac (33) : *« En l'espèce, le dossier soumis à enquête publique préalable à la DUP est insuffisamment précis sur : les coupures des réseaux d'eau et d'électricité pendant le chantier. A la lecture du dossier d'enquête publique, on relève une désinformation particulièrement préjudiciable pour les administrés, sur l'impact du projet pendant la phase chantier* » (COUR-299).

La SEPANSO Landes observe : *« Pas moins de 150 forages pour irrigation sont cités, sans identification des aquifères concernés (…) Ce secteur important pour ces ressources est traité beaucoup trop légèrement et visiblement sans l'expertise minimale d'hydrologues* » (40-CERE-2).

Contribution de messieurs Maire et Lans : *« Deux thèses récentes que j'ai dirigé ont mis l'accent en Charente (Dandurand, 2011) et en Gironde (Lans 2014) sur le rôle joué par l'altération des calcaires dans la formation des cavités et des effondrements. Or le projet LGV traverse en gironde plusieurs zones sensibles entre Landiras et St-Selve avec l'existence d'un effondrement situé à la limite nord de la commune de St-Michel-de-Rieufret. D'autres phénomènes existent …. Ce rapport, déposé ici dans le cadre de l'enquête publique a donc pour but d'alerter les pouvoirs publics et les responsables du projet ; il donne une explication utile pour mieux prendre en compte cette contrainte naturelle (servitude) qui est accélérée par les activités humaines, notamment les pompages qui abaissent le niveau de la nappe phréatique et provoquent un déséquilibre mécanique aléatoire et donc très contraignant pour un projet de type pilier de viaduc, voies, etc.* (33-SMRI-1-50).

Ce document explique page 5 le principe d'effondrement des vides souterrains, il est à mettre en parallèle avec une autre contribution (40-CANX-1).

« Quant à l'implantation de cette ligne LGV, elle provoquera le basculement certain pour les causes suivantes : « Les phénomènes de ruissellement de l'eau pluviale sur les remblais simultanément imperméables et inclinés interdissent

toute infiltration auxquels s'ajoute le vide aquifère sous les remblais ainsi ses effets cumulatifs, condamnent les cours d'eau à être manifestement sous débit biologique au fil du temps trentenaire. »

Il est également à noter une contribution sur les risques de dégradation de la nappe phréatique, lors de la réalisation des piles et culées (40-LUCB-1-7).

« Or ce genre de travaux se renouvellera au passage de l'Estampon et de la Douze deux fois, et de l'Estrigon, alors que la ligne ferroviaire franco-européenne directe Bordeaux-Morcenx-Dax passe très au-dessus de ces deux nappes du miocène » (40-LUCB-7).

L'évaluation du besoin en eau du chantier, devra être quantifié et précisé de façon à répondre au problème de la baisse des nappes par pompage excessif (accroissement du risque de vide).

« Les besoins en eau d'un tel chantier sont colossaux, ils ne sont qu'évoqués et nullement quantifiés (…) » (47-BRAX-1-26).

Le cabinet d'avocats CB/CG pour le syndicat mixte de production d'eau potable de Lavit, Auvillar, Dunes, Donzac et Saint-Nicolas-de-la-Grave (82) qui craint des fissures et des dommages en phase travaux : « *En premier lieu, la plus grosse nuisance générée par le projet de LGV pour le syndicat mixte repose sur le passage de la ligne ferrée sur ces deux canalisations en DN 200 implantée sur la parcelle cadastrée section A 357, située lieu-dit Paillet sur le territoire de la commune de St-Michel. L'implantation de la LGV sur les canalisations risque de les endommager, surtout pendant la phase chantier mais également pendant la période d'exploitation* » (COUR-301).

Il précisé de plus :

« Le syndicat mixte est propriétaire d'un forage réalisé dans les années 1960. Le dossier soumis à enquête publique n'a pas étudié les impacts de la LGV sur ce forage, qu'il s'agisse de la phase chantier (qui rime avec vibrations et poussières en particulier)…. « Le syndicat est également propriétaire de quatre lagunes (…) il est à craindre que pendant la phase chantier RFF empiète sur ces espaces, les remplisse de poussière… Pour ces raisons, le syndicat demande à ce que RFF apporte des précisions quant aux précautions qui seront prises pendant la phase chantier (…) fonctionnement de son unité de production pourra se poursuivre sereinement et sans interruption pour quelle que cause que ce soit.;

Le cabinet d'avocats CB/CG pour l' association syndicale autorisée (ASA) des Terres de Lance à Saint-Cirice (82) : *« L'ASA (…) a en gestion environ 45 km de réseau d'irrigation (…) et compte 54 exploitations adhérentes(…) L'eau pompée dans la Garonne par une station de pompage est ensuite acheminée par canalisation principale de diamètre 600 pour une pression de 20 bars (…) La vanalisation principale va être coupée à de multiples endroits (…) Cette coupure n'est pas temporaire puisque le passage de la LGV empêchera de*

procéder à un simple raccordement une fois les travaux achevés. La coupure impose donc une redéfinition importante du réseau et probablement le déplacement de la station de pompage ou la création d'une nouvelle station. Or RFF n'a rien prévu en ce sens » (COUR-302).

Mr Bordessoule fait état d'une forte inquiétude concernant l'impact des travaux pour le franchissement des vallées et les périmètres de protection des forages à Ayguemorte-les-Graves (33) et l'aqueduc de Budos vieux de 130 ans qui alimente 40 000 personnes.

La municipalité de Lacourt-Saint-Pierre (82) s'inquiète d'un remblai de la LGV qui sera construit au niveau d'une zone marécageuse (40-LBSP-31).

3722 Synthèse des éléments du dossier relatifs aux atteintes à la nature pendant le chantier

37221 Assainissement provisoire et traitement des eaux

Suite à une recommandation de l'autorité environnementale, le maître d'ouvrage a précisé le dispositif prévu pour l'assainissement provisoire et le traitement des eaux (pièce B/chapitre 4 /p 202 et 203). Ce dispositif repose sur des fossés provisoires destinés à canaliser l'ensemble des eaux de ruissellement des zones de travaux vers les bassins d'assainissement. Dans les zones sensibles, ces fossés pourront être revêtus et/ou végétalisés dès que possible. Il repose également sur des bassins d'assainissement provisoires et des ouvrages de régulation ainsi que des systèmes de filtration.

Le maître d'ouvrage a précisé cette réponse, le 29 janvier 2015, à partir des éléments du dossier:

« Un système de collecte et de traitement des eaux sera mis en place avant le démarrage du chantier. Il sera constitué d'un réseau de collecte dimensionné selon la durée du chantier pour une pluie biennale (2 ans) ou quinquennale (5 ans), voire décennale (10 ans) selon l'enjeu du milieu, et d'une série de bassins de décantation. Il sera intégré au schéma global d'assainissement provisoire (schéma de gestion des eaux de chantier), et permettra de réaliser des rejets traités et contrôlés en termes de débit. Le réseau d'assainissement provisoire mis en place permettra également de réduire les vitesses des écoulements et le transport des matériaux mobilisés. Un rejet direct sera proscrit.
Les points de rejet se situeront le plus en retrait possible des cours d'eau pour une dispersion du débit contrôlée. Il pourra être envisagé une multiplication des exutoires pour limiter les débits par point de rejet. Le rejet dans les plans d'eau est interdit.

Des dispositifs de filtration adaptés (filtres à paille, coco, géotextiles ou cailloux) seront également mis en oeuvre en aval des bassins de décantation réduisant ainsi le taux de MES avant rejet dans les eaux superficielles. Néanmoins ces ouvrages devront être nettoyés régulièrement et remplacés dès l'apparition de

signes de colmatage et après chaque épisode pluvieux important, de façon à maintenir leur efficacité.

(Nota : pour des installations pérennes, on prend des mesures dimensionnées sur des évènements de durée de retour importante ; pour des installations de chantier, on retient des dimensionnements plus réduits, sauf sur des milieux sensibles) »

Les ouvrages hydrauliques définitifs de rétablissement des écoulements seront installés autant que possible dès le début des travaux pour permettre d'assurer un bon écoulement en cas de précipitations importantes pendant le chantier.

La réalisation d'ouvrages provisoires pour le rétablissement des cours d'eau sera évitée autant que possible. Sinon ils seront positionnés au plus près du définitif et sera adapté au débit des écoulements.

37222 Protection des captages d'eau potable

Le dossier répertorie 800 ha de périmètres de protection des captages dans l'emprise du projet, des études complémentaires spécifiques seront menées au stade de l'avant-projet détaillé pour aboutir à des préconisations particulières.

Il est déjà prévu un relèvement du profil en long dans la traversée du périmètre de protection rapprochée des sources de Bellefond (33) et Clarens (47).

Sur tout le territoire, il a été répertorié 154 puits et sources privés, qui feront l'objet soit d'un évitement, soit d'un relèvement du profil ou d'une compensation par substitution, aménagement de l'alimentation ou solution alternative et indemnisation.

Les périodes d'étiage seront privilégiées pour la réalisation des travaux en lit mineur (les périodes d'intervention autorisées sont prévues par le code de l'environnement);

37223 Les risques de pollution en phase travaux

Un ensemble de mesures préventives et curatives a été défini (pièce F/volume 3.3/chapitre 5/ p 390 et 391) :

Mesures préventives

a) Mise en place d'un dispositif d'assainissement provisoire et de traitement des eaux (voir § 37221 ci-dessus) ;
b) Interdiction dans les périmètres de protection rapprochée (existants ou en projet) des captages publics d'alimentation en eau potable, du stationnement et de l'entretien du matériel, de l'approvisionnement et du stockage de carburants et d'huiles ;
c) Localisation des installations de chantier à plus de 50 m des cours d'eau, plans d'eau, zones humides et précautions relatives à l'entretien des engins en chantier ;
d) Sécurisation des opérations de remplissage des réservoirs (pistolets à arrêt automatique, contrôle de l'état des flexibles ;
e) Maintenance préventive du matériel (étanchéité des réservoirs et circuits de carburant, lubrifiants et fluides hydrauliques) ;
f) Stockage des produits polluants sur des aires étanches, abritées de la pluie
g) Collecte et évacuation des déchets du chantier (y compris les terres souillées par des hydrocarbures), par des filières adaptées ;
h) Installation sur cuvette de rétention abritée de la pluie de l'ensemble des engins fixes (groupes électrogènes, compresseurs etc.) qui ne pourraient être installés qu'à proximité du cours d'eau pour l'alimentation du matériel de chantier lors de la réalisation des ouvrages d'art ;
i) Isolation de l'ouvrage par des batardeaux (piles, culées) concernant les travaux dans le lit même des rivières ;
j) Kit de dépollution placé dans les véhicules de chantier ;
k) Signalétique de chantier précisant les interdictions en matière d'entretien et d'approvisionnement des engins en zone sensible ;
l) Mise en place d'un plan d'alerte et de secours pour les risques de pollution accidentelle en chantier ;
m) Contrôle et suivi de la mise en place et du respect des mesures et management environnemental du chantier

Mesures curatives

a) Application des modalités des plans de secours établis en liaison avec les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS)
b) Enlèvement immédiat de terres souillées ;
c) Utilisation des techniques de dépollution des sols et des nappes dans les zones à faible coefficient de perméabilité pour bloquer la progression de la pollution et la résorber (réalisation d'un piézomètre de contrôle et analyses d'eau en différents points etc.)
d) Mise en place de barrières hydrauliques si le polluant atteint la nappe ;
e) Dépollution des eaux de ruissellement par écrémage, filtrage avant rejet dans le milieu naturel.

Un observatoire de la qualité des eaux sera mis en place au niveau des captages publics, voire privés (les sites suivis seront définis ultérieurement) : des analyses de la qualité des eaux superficielles et souterraines seront réalisées avant et pendant les travaux.

Le syndicat mixte du parc naturel régional des Landes de Gascogne (PNRLG) a pris acte dans son avis de janvier 2014, des mesures prévues pour éviter les pollutions ponctuelles pendant les travaux (Pièce B/chapitre 4 /p 89) tout en précisant que les étapes du chantier sont des moments durant lesquels la vigilance doit être accrue vis-à-vis des risques d'atteinte à la qualité des eaux superficielles (phase de dégagement des emprises, phase de terrassement). Le suivi de la qualité des eaux superficielles mais aussi souterraines envisagé par le projet est un élément indispensable à la mise en œuvre des travaux. Cet observatoire ne devrait pas se limiter aux zones de captage mais devrait être étendu à l'ensemble des zones sensibles. Il devra constituer un outil d'alerte pour le chantier.

En outre, il relevait au sujet de la perturbation de régimes hydrauliques (pièce B/Chapitre 4/p 87) que les phases « chantier » sont celles durant lesquelles la vigilance devra être accrue vis-à-vis des risques d'atteintes au fonctionnement des eaux souterraines (phase de dégagement des emprises, phase de terrassement). Les caractéristiques hydrogéologiques de la zone renforcent cette vigilance. Le dossier ne présente pas le détail de la mise en œuvre des travaux sur ce point (« des études complémentaires sont en cours »). De fait, les mesures ne sont pas localisées dans les cahiers géographiques pour ces secteurs (localisation des assainissements provisoires, précautions et dispositions contractuelles pour le chantier). Le parc n'est pas en mesure d'évaluer l'impact temporaire du chantier sur l'intégrité des nappes phréatiques et des zones humides qui leur sont liées.

Le maître d'ouvrage a apporté des réponses (pièce B/chapitre /p 224) sans apporter d'éléments nouveaux sur le chantier proprement dit.

37224 Natura 2000

Pour cette partie d'analyse du dossier, il convient de se reporter au § 36221 du présent rapport.

37225 Faune et flore

Pour cette partie d'analyse du dossier, il convient de se reporter au § 36222 du présent rapport.

3723 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

T72Q1 Le dossier expose la mise en place pendant le chantier de systèmes de filtration et la nature de ces derniers. Toutefois il semble nécessaire de préciser les modalités de la mise en œuvre concrète de ces mesures par les entreprises, les contraintes qui leur seront imposées en la matière, ainsi que les modalités du contrôle et de surveillance de la qualité des rejets dans le milieu naturel.

Réponse du maître d'ouvrage

Toutes les prescriptions relatives à la préservation de l'environnement (mesures préventives et correctives qui visent à limiter les atteintes au milieu naturel) seront détaillées dans le dossier loi sur l'eau et dans le plan d'assurance environnement (PAE) du groupement d'entreprises chargé des travaux, qui décrit notamment les différentes procédures d'exécution et de contrôle à mettre en œuvre pour prévenir le risque.

La mise en place du réseau d'assainissement provisoire sera détaillée dans le dossier Loi sur l'eau et les entreprises chargées des travaux respecteront les consignes éditées dans l'arrêté loi sur l'eau.

A titre d'exemple, sur le projet LGV SEA, le système de collecte et de traitement a été dimensionné selon la pluie de fréquence biennale ou quinquennale selon l'enjeu du milieu.
Plusieurs dispositifs de filtration ont été adaptés en fonction de la nature des ouvrages, des débits et des rejets à traiter : filtres à paille, coco, géotextile ou cailloux, etc.

Exemples de système de filtration mis en place sur le projet LGV SEA

Une visite régulière des ouvrages hydrauliques et de drainage provisoire permet de juger de la nécessité de leur entretien et de leur nettoyage afin d'assurer leur bon fonctionnement en conditions normales d'utilisation et de limiter ainsi les risques de dysfonctionnements. La fréquence de ces opérations sera définie en accord avec les services chargés de la Police de l'Eau. Il s'agit :
-d'une surveillance périodique permettant le nettoyage des fossés d'écoulement, l'enlèvement des engravements et embâcles, le nettoyage et remplacement des filtres avant rejet ;
-de l'enlèvement des matières sédimentées dans les bassins de décantation provisoires. La fréquence des enlèvements sera fonction du remplissage.

Deux types de suivis de qualité seront réalisés au cours des travaux :
-un suivi de la qualité des eaux des cours d'eau avec un seul point de prélèvement clairement identifié au préalable pour lequel le programme dépend principalement de la sensibilité du milieu aquatique (espèces recensées) ;
-un suivi de la qualité des rejets dans les cours d'eau afin d'évaluer l'efficacité des systèmes de traitement et au besoin de modifier les aménagements mis en

place (bassins ou filtres) en fonction de l'évolution du chantier. Les prélèvements auront lieu en deux points, en amont et en aval du point de rejet.

En cas de constat d'un dépassement des seuils autorisés par l'arrêté préfectoral d'autorisation au cours des analyses, qui ne peut s'expliquer par les évènements naturels (analyse réalisée en période d'orage, par exemple), l'entreprise réalisera alors des analyses spécifiques sur les rejets et des analyses en aval du point de rejet, dans le cours d'eau concerné et prendra les mesures correctives.

En phase chantier, un plan d'alerte en cas de pollution accidentelle (Plan d'Organisation et d'Intervention) sera mis en place par l'entreprise. Celui-ci précise l'organisation retenue afin de mobiliser au mieux, dans l'espace et dans le temps, l'ensemble des moyens techniques et humains à mettre en œuvre afin de prévenir les conséquences des pollutions accidentelles.
Il sera élaboré par le groupement d'entreprises chargé des travaux, en phase préalable à la réalisation du chantier. Une fois élaboré, il sera transmis pour information aux services chargés de la Police de l'eau intervenant sur le projet.
Il comporte toutes les procédures à mettre en œuvre en cas de pollution accidentelle en phase chantier. Il décrit le matériel à disposition sur les chantiers permettant d'intervenir immédiatement et de limiter la diffusion d'une éventuelle pollution.

T72Q3 Des pénalités au bénéfice du maître d'ouvrage sont infligées aux entreprises qui n'atteignent pas les objectifs fixés dans le CCTP notamment en matière de pollution. Compte tenu de l'extrême sensibilité de certains secteurs, quel contrôle préventif sera mis en place et par qui dès avant le décapage des terres pour que le CCTP soit strictement respecté ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les moyens mis en œuvre pendant le chantier afin de surveiller l'impact sur les eaux tant du point de vue quantitatif que qualitatif seront les suivants (principes affinés et déclinés dans le cadre des procédures ultérieures loi sur l'eau) :
-un suivi administratif et technique avec les services de l'Etat chargés de la Police de l'Eau qui aura pour objectif la préservation de la ressource en eau et des écosystèmes aquatiques. Un comité de suivi sera mis en place dès le début des travaux. Le Maître d'ouvrage informera ce comité de suivi de toutes les difficultés particulières et de tous les accidents ou incidents survenus pendant le chantier,
-un suivi environnemental du chantier sera réalisé par les correspondants environnementaux des entreprises, avec la mise en place d'une équipe dédiée auprès du maître d'ouvrage pour le suivi du chantier,
-un suivi de la qualité des eaux pendant le chantier (cf. ci-dessus),
-un suivi et un entretien réguliers des ouvrages d'assainissement pendant la phase chantier : Une visite régulière des ouvrages hydrauliques et de drainage provisoire permettra de juger de la nécessité de leur entretien et de leur nettoyage afin d'assurer leur bon fonctionnement en conditions normales

d'utilisation et de limiter ainsi les risques de dysfonctionnements. Il est impératif de procéder à des opérations régulières d'entretien pour garantir un bon écoulement des eaux et préserver le site. La fréquence de ces opérations sera définie en accord avec les services chargés de la Police de l'Eau,
-la mise en place d'un plan d'alerte et de gestion des risques : toutes les prescriptions environnementales seront détaillées dans le plan d'assurance environnement et décrira notamment toutes les procédures d'exécution et de contrôle à mettre en œuvre pour prévenir le risque,
-la mise en place d'un plan d'alerte en cas de pollution accidentelle avec la description de toutes les procédures, moyens et matériels à mettre en œuvre en cas de pollution accidentelle.

Appréciation de la commission d'enquête (T72Q1 et T72Q3)

La commission prend acte des dispositifs de filtration et des ouvrages temporaires qui seront mis en place pendant le chantier. Elle prend acte également des différents modes de suivi de l'impact sur les eaux pendant le chantier et de la mise en place des différents plans de prévention et de réaction après alerte ou incident.

Elle recommande au maître d'ouvrage d'organiser des contrôles inopinés sur place qui associeront les différents acteurs concernés, afin de déceler et corriger les mauvaises pratiques de chantier.

Elle recommande également que les prélèvements et les analyses soient effectués, aux frais du maître d'ouvrage, par des organismes qui soient indépendants du maître d'ouvrage et des entreprises. Par exemple, il pourrait être fait appel à la police de l'eau ou aux sociétés de pêche pour des prélèvements aléatoires, et à des laboratoires privés ou publics pour les analyses.

T72Q2 Quel dispositif sera mis en place pour garantir la pérennité de la ressource en eau en quantité et en qualité pendant le chantier ?

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant la qualité de la ressource en eau, deux types de suivis de qualité pourront être réalisés au cours des travaux en fonction des dispositions de l'arrêté loi sur l'eau, comme précisé dans la réponse à la question précédente.

Concernant la gestion quantitative de la ressource en eau, les eaux de ruissellement seront collectées pendant la durée du chantier par un réseau d'assainissement et envoyées vers des bassins d'écrêtement. Les débits seront régulés avant rejet, limitant ainsi les incidences sur les écoulements superficiels. La pluie de référence sera quinquennale ou biennale sur les secteurs à enjeux et fixée par l'arrêté loi sur l'eau. Les débits de fuite seront ceux définis au SDAGE, soit, pour le bassin Adour-Garonne, 3 l/s/ha pour les impluviums de superficie supérieure à 7 ha et 20 l/s pour les autres.

En outre, les bassins provisoires de stockage seront mis en place systématiquement avant toute intervention (décapage y compris), à chaque point bas de la plateforme terrassée, sur les plates-formes terrassées, si possible, au droit des implantations des bassins définitifs.

Les usages de l'eau liés aux activités de construction interviennent notamment pour assurer les fonctions principales de construction des ouvrages d'art, de terrassements, d'arrosage des pistes et des emprises terrassées, pour l'ensemencement hydraulique et l'arrosage des plantations et enfin pour le lavage des véhicules.

A titre d'exemple, pour l'ensemble du projet de Tours à Bordeaux, la prévision des besoins en eau des travaux envisagés au stade du dossier loi sur l'eau correspondait à un besoin global de 3 830 000 m³ (dont 2 200 000 m³ pour les terrassements, dont les pics se situent en période estivale (été 2012 et 2013).

La ressource utilisée pour la réalisation du chantier LGV Tours-Bordeaux a porté notamment sur les bassins définitifs et provisoires réalisés et raccordés en priorité aux surfaces en travaux dépourvues de couvert végétal. Ce principe d'une utilisation des eaux de ruissellement de la plateforme en construction pour pourvoir à une partie des besoins en eau du chantier constitue une mesure de réduction des impacts. Le stockage des eaux de ruissellement de la plateforme dans les bassins temporaires et définitifs a permis ainsi de fournir entre 30 et 50% des besoins en eau pour les terrassements. Cette stratégie a en outre permis de limiter considérablement la pression sur la ressource en eau.

Les mêmes dispositions pourront être adoptées pour les lignes nouvelles du GPSO. Le reste des besoins en eau proviendra d'un apport extérieur, selon les potentialités listées ci-après : retenues existantes, réseaux d'irrigation agricole, cours d'eau, création de forages, etc. ; dans le cadre d'autorisations administratives, si nécessaire.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des mesures qui seront prises pour assurer la gestion qualitative et quantitative de la ressource en eau. Elle relève avec satisfaction, que l'emploi des eaux de ruissellement du chantier pour pourvoir à une part importante des besoins en eau pour les terrassements, pourra être mis en œuvre pour le GPSO/LN à l'instar de ce qui s'est pratiqué sur le chantier Tours-Bordeaux.

T72Q4 Une interruption de l'alimentation en eau pouvant entraîner des cessations d'activité d'exploitations, pour lesquelles cette ressource est vitale, comment le porteur de projet compte-t-il maintenir cette alimentation durant la phase « travaux » ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'organisation d'un chantier intervient par étapes. Une des premières consiste à répertorier, cartographier et localiser tous les réseaux qui sont concernés par les emprises du futur chantier. Puis vient la phase dite de « libération des emprises » qui consiste à déplacer ces réseaux, tout en les maintenant en service hormis pendant les quelques heures nécessaires aux raccordements temporaires et/ou définitifs des réseaux (eau, électricité, téléphone, gaz, fibre, , etc.) interceptés.

Les réseaux d'alimentation en eau seront maintenus en exploitation afin de garantir la continuité des services auprès des riverains du chantier. Pour faciliter les déplacements des réseaux concernés, pendant toute une première étape, les réseaux « anciens » à déplacer et les réseaux « nouveaux » recréés coexistent. Cette préparation des déplacements des réseaux permet de limiter les temps de coupures de ces services et commodités. Des informations préalables (plusieurs jours à l'avance) sont faites auprès des personnes impactées par ces coupures temporaires, comme c'est le cas sur tous les chantiers, y compris en milieu urbain. En cas d'impossibilité d'interrompre l'alimentation en eau d'un site, une organisation spécifique est mise en œuvre pour garantir la continuité de ce service.

En phase « travaux », les travaux ou prélèvements d'eau pour les besoins du chantier peuvent produire un rabattement de la nappe autour du point de pompage. Il s'agit d'une incidence temporaire réduite à la période de pompage qui est par nature discontinue et limitée dans le temps : arrosage en été pour éviter la poussière par exemple.

De façon à limiter ce rabattement et son impact, un débit maximum et un volume maximum pompé dans une période de temps donnée seront définis, maximums adaptés à l'environnement du pompage. Chaque prélèvement d'eau dans une nappe souterraine fera l'objet d'une étude d'incidence préalable et des procédures requises auprès des services de l'Etat.

Les points d'eau, puits ou forages qui se trouveront dans l'emprise du chantier devront être abandonnés ou déplacés.

Les mesures envisagées pour les points d'eau situés dans l'emprise de la ligne, dont le propriétaire et /ou les usagers des fonds inférieurs voudront en poursuivre l'utilisation, sont le raccordement à un réseau d'eau potable, la réalisation d'un nouveau puits / forage, l'indemnisation.

En cas d'incidence sur l'activité agricole ou sylvicole, le propriétaire sera indemnisé en fonction des préjudices subis.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage qui précise bien les interruptions possibles d'alimentation, les solutions exceptionnelles qui peuvent être prises en cas d'impossibilité d'interrompre

cette alimentation et enfin les indemnisations en cas de préjudice sur l'activité agricole ou sylvicole.
Elle recommande, dans ce cas également, de mettre en place une surveillance indépendante du chantier pour déceler et remédier aux mauvaises pratiques.

Question particulière sur la commune de Lacourt-Saint-Pierre (82), au lieu-dit Grousy, PK 205 : L'eau bloquée durant les remodelages, déblais et remblais, en phase « chantier » prendra la pente vers le talus du canal qui bloque l'écoulement naturel de l'eau. La voie est prévue en déblai avec pompe de relevage lors de la mise en service. Cette situation est peu envisageable ; la nappe phréatique étant à cet endroit, très proche, elle sera atteinte dès le début des travaux.

Réponse du maître d'ouvrage

Afin de ne pas faire obstacle aux écoulements superficiels pendant la phase chantier, les pistes d'accès au chantier seront submersibles et les dépôts provisoires de matériaux, ainsi que tout stock de matériaux ou de matériel seront proscrits au niveau des points bas du terrain naturel. De même, pour limiter les effets sur les écoulements superficiels, des ouvrages provisoires seront mis en place, garantissant le fonctionnement hydraulique du cours d'eau pendant toute la durée des travaux.

Aucun captage destiné à l'alimentation en eau potable n'a été répertorié au niveau du territoire communal de Lacourt-Saint-Pierre et des emprises travaux du projet. Néanmoins, 3 forages agricoles sont concernés par les emprises du projet à Lacourt-Saint-Pierre. Les mesures relatives à la protection de la nappe phréatique et de la ressource en eau seront précisées dans le dossier loi sur l'eau relatif au projet et établi dans les phases postérieures à la déclaration d'utilité publique. Certaines de ces mesures sont d'ores et déjà présentées dans le dossier d'enquête publique :

-la définition des plans qualité/sécurité/environnement des travaux en zone sensible,
-la réduction au maximum de la zone d'emprise du chantier dans la traversée ou au voisinage des zones sensibles,
-la collecte des eaux de ruissellement de chantier,
-le traitement et le stockage dans des installations de type bassin de décantation avant rejet au milieu naturel ou recyclage de l'eau,
-le traitement des boues de décantation et leur évacuation selon les filières agréées,
-le calage des périodes de défrichage et de terrassement,
-l'interdiction de rejet de toute nature qui ne soit pas autorisé,
-l'entretien de la propreté du chantier et de ses abords,
-un positionnement de l'aire de vie ainsi que des aires de parcage du matériel et des véhicules en dehors des périmètres sensibles ou de leur voisinage immédiat,

-le prélèvement d'eau souterraine pour les besoins du chantier devra être limité dans le périmètre de très forte vulnérabilité du captage,
-les matériaux mis en œuvre pour la création des remblais, de la plateforme ferroviaire et des pistes pour la circulation des engins seront de préférence issues d'exploitations locales ou proches du site,
-l'utilisation de ciments et d'additifs compatibles avec la préservation de la qualité des eaux souterraines.

En phase exploitation, les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages. Ainsi, sur le territoire communal de Lacourt-Saint-Pierre, la transparence hydraulique de la ligne nouvelle est assurée par 3 ouvrages : le viaduc de franchissement du canal de Montech (long de 70 m) et les deux cadres de 3x2.5 m (avec reconstitution du lit et banquettes) franchissant les ruisseaux de Vasseillié et de la Garenne.

Avis de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage ne se prononce pas sur la proximité de la nappe phréatique et ses conséquences sur le chantier voire le tracé lui-même. Il renvoie à l'enquête publique « Loi sur l'eau » dont le dossier aura été alimenté par les études détaillées. La commission regrette que dans ce domaine sensible du sous-sol, la commission ne puisse avoir accès à des données lui permettant d'apprécier les efforts d'évitement des zones fragiles.

373 Matériaux, carrières et gravières

3731 Synthèse des observations du public

Les intervenants craignent une multiplication des gravières compte tenu de la quantité de matériaux nécessaires au chantier.

« 30 millions de mètres cubes de remblai pour la portion touchant Cazalis, remblai nécessairement pris dans un rayon de 6 km pour être rentable, création de gravières comme à Hostens) (33-CAZA-2)».

« Ouverture de nouvelles gravières, pour 30 millions de m3 de matériaux, nécessitant de déplacer 54 millions de remblais et déblais en 5 millions de rotation de camions, 2360 rotations par jour ouvré » (33-ESCD-20)

« Il va se greffer, des gravières, des aires de stockage, lignes électriques etc. » (33-LAND-24).

« Nous n'avons pas de renseignements sur les nombreuses gravières qui seraient nécessaires à la réalisation de ces lignes » (33-LERM-15).

« Nous sommes inquiets, nous craignons de nouvelles gravières pour formation de remblais » (47- LAYR-83).

« Ouverture de gravières destructrices du territoire, environnement social et humain mis à mal par le chantier » (INTE-355).

« Déjà beaucoup de gravières sont apparues dans le paysage à la suite de la construction de l'autoroute, il faudra sans doute encore beaucoup de cailloux et donc de nouvelles gravières en perspective avec toutes les nuisances liées (terres agricoles utilisées, bruit, boue, nuisances pour les habitations à proximité) » (INTE-478).

L'union nationale des industries de carrières et matériaux de construction, qui a déposé une contribution à la sous-préfecture de Castelsarrasin, le 8 décembre 2014, soulève la question de : *« l'apport nécessaire de 30 millions de m3 de matériaux. Un approvisionnement via les carrières locales ne couvrira que 40% des besoins. Il demande une réflexion pilotée par les services de l'Etat, sur la programmation des approvisionnements en liaison avec l'observatoire régional des matériaux de Midi-Pyrénées. Ensuite la création d'une zone de travaux de plus de 70 hectares à partir de Roqueton servira de base logistique et d'exploitation de gravière pour alimenter les travaux de la LGV. Plusieurs millions de tonnes de gravats seront ainsi transportés sur les routes de la commune pendant les années que dureront les travaux »* (INTE-869).

« Dégâts collatéraux des LGV : Les gravières. Les LGV sont des gouffres à granulats. Selon RFF, « dans une configuration comme la traversée des Landes, il faut de l'ordre de 30 à 40000 m3 de remblais par km dont 40 à 50% doivent provenir d'apports extérieurs ». C'est, évidemment, un profil bas et qui ne tient pas compte des travaux annexes tels que les raccordements de voiries. Si, ici, nous voulons faire une approche locale des nuisances induites par les LGV, celles des gravières occuperont une place de choix et, cela, d'autant plus que notre région Sud Gironde est tout particulièrement concernée (INTE-1152-6).

Il faudrait 30 millions de m3 de matériaux importés ce qui implique encore plus de gravières en particulier dans des zones humides, mais aussi l'exploitation de matériaux off-shore comme au large de La Palmyre, ce qui, on le sait, a des conséquences dramatiques sur l'érosion côtière! (INTE-1383).

3732 Synthèse des éléments du dossier relatifs aux matériaux

La réalisation de la ligne nécessite d'importants travaux de terrassement (déblais-remblais). Les matériaux de bonne qualité sont réutilisables sur place, ceux impropres sont utilisés à d'autres fins : merlons, modelés paysagers. Le déficit régional en matériaux conduira à des approvisionnements lointains.

Le cumul des volumes déblais/remblais associés aux mouvements de terre réalisés au stade actuel de conception du programme mènent aux volumes suivants. Les besoins globaux sont de 52 millions de m^3 : 36 millions de m^3 de déblais bruts dont 19 m^3de matériaux de déblai réutilisables en corps de

remblais et 0,5 m^3 réutilisables en matériaux nobles. Le besoin d'apport extérieur en résultant est évalué à 33 millions de m^3. Les mises en dépôt de matériaux non réutilisables atteindront un volume de 16 millions de m^3 (Pièce F/Vol 3-1/chapitre 2/p 81).

Les dépôts provisoires de matériaux seront dans toute la mesure du possible implantés dans des secteurs sans enjeux patrimoniaux ou environnementaux forts.

La distance entre la zone de travaux et seize captages identifiés a été mesurée. L'enquête « loi sur l'eau » affinera les mesures à prendre en la matière après définition de l'avant projet détaillé.

Les risques de pollution superficielle ou souterraine résultant de l'apport de particules fines ou de matières en suspension sont évoqués. Les mesures ERC sont précisées pour chaque cas. Les eaux sont canalisées par des ponts provisoires, ouvrages hydrauliques, buses, radiers artificiels. Il est également tenu compte de la proximité des ruisseaux.

En ce qui concerne la gestion des matériaux, l'autorité environnementale avait recommandé de fournir dans le dossier les indications relatives aux aires de stockage de matériaux et de préciser de façon explicite et homogène les échéanciers retenus de mise en service ; de compléter le dossier par une estimation des impacts de l'ouverture ou de l'extension de carrières et du trafic de camions pour transporter ces matériaux.

Le maître d'ouvrage a répondu que sur la gestion des matériaux, les sites potentiels pour la création des aires de stockage principales sont en premier lieu les sites de bases travaux de 40 à 60 ha, ils offrent l'avantage d'être à proximité des réseaux structurants de travaux (les bases travaux de Saint-Selve et Sainte-Colombe-en-Bruilhois à proximité de l'A 62 et la base travaux de Laluque (40) embranchée « fer » avec la ligne existante Bordeaux-Hendaye) ; l'adaptation du programme des opérations au cycle biologique des espèces constitue un moyen important d'éviter et de réduire les incidences ; les impacts liés à l'ouverture ou à l'extension d'un site d'extraction de matériaux sont variés et peuvent toucher : le milieu naturel, le paysage et les eaux souterraines, la qualité des eaux superficielles et souterraines par ruissellement des eaux chargées en MES ou suite à une fuite accidentelle sur les engins de chantier ; le trafic routier lié à la durée du chantier est estimé à environ 1250 poids lourds par jour et par sens.

Sous réserve des compléments qui seront apportés afin de prendre en compte les observations issues de l'analyse de l'INAO, le ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt avait relevé (MAAF) a confirmé le 25 septembre 2014, l'avis défavorable émis le 4 août 2014 au projet GPSO tel que présenté. Le motif principal réside dans la consommation importante d'espace viticole. S'agissant du cadre d'ouverture de nouvelles carrières pour l'approvisionnement en matériaux extérieurs et des mesures compensatoires pour les vignes situées à proximité du projet, l'INAO souhaite sur ces deux

points que les mesures soient définies dans le cadre de la préparation des plans de management environnementaux pour la phase de chantier, à la suite d'une concertation avec les organismes professionnels.

Les commissions départementales de la consommation des espaces agricoles (CDCEA) ont été réunies en 2013 respectivement le 27 juin en Tarn-et-Garonne, le 3 juillet en Gironde, le 8 juillet en Lot-et-Garonne, le 18 juillet en Haute-Garonne et le 23 juillet dans les Landes. Après présentation par le maître d'ouvrage du projet GPSO, de l'impact sur l'agriculture dans les communes concernées et des mesures correctives proposées, les principaux sujets abordés par les participants (élus, DDT, chambres d'agriculture et associations représentatives du monde agricole et agréées pour la protection de l'environnement) ont concerné la consommation d'espaces agricoles, le programme d'anticipation foncière, les dispositions prises en matière d'alimentation électrique, les besoins en matériaux, les emprises temporaires en phase chantier, les bassins de rétention des eaux de ruissellement, les choix techniques permettant d'éviter des impacts importants, le choix du tracé, les perspectives de réalisation et mesures d'anticipation, le boisement compensateur, les impacts sur les territoires viticoles.

Chaque question a fait l'objet d'une réponse par les représentants du maitre d'ouvrage. Les CDCEA n'ont pas émis d'avis spécifique sur le projet GPSO.

3733 Questions de la commission suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

T73Q1 Le maître d'ouvrage peut-il préciser les études qu'il a effectuées pour valider le projet en matière de matériaux, notamment afin d'évaluer le nombre de gravières nécessaires dans les deux régions concernées et leur localisation. Peut-il préciser clairement d'où viendront les matériaux complémentaires (France, Europe, hors Europe) ?

Réponse du maître d'ouvrage

Comme précisé dans le volume 1 de l'étude d'impact, l'élaboration de la stratégie des matériaux est une démarche progressive, affinée à chaque stade d'avancement des études du projet. Les principes de cette stratégie ont été définis par :

-l'établissement du bilan des ressources et des besoins nécessaires à la réalisation de l'infrastructure ;
-l'adaptation du projet technique pour optimiser le projet de terrassement ;
-le recensement des sources d'approvisionnement potentielles ;
-avec prise en compte des aspects environnementaux et économiques pour les différentes composantes de cette stratégie.

Ainsi, les principales études ayant permis de valider le projet en termes de matériaux ont été :

a) les études géotechniques sectorielles des caractéristiques des matériaux rencontrés par le projet, sur la base de données bibliographiques et/ou de résultats de sondages géotechniques disponibles. Il ressort notamment de cette expertise :
-une caractérisation du taux de réemploi de ces matériaux, tant pour les usages en remblai qu'en couche de forme,
-une caractérisation des dispositions constructives pouvant être mises en œuvre : pentes des talus, purges, modalités d'extraction des matériaux, (…) la définition géométrique à proprement parlé du projet, au travers du calage en plan et en altimétrie du tracé. Cette approche a fait l'objet de nombreuses itérations, en lien avec les études géotechniques afin d'optimiser le projet et par conséquent le bilan des terrassements : ajustements du profil en long, des pentes de talus, des dispositions constructives,…

b) l'inventaire des carrières existantes dans un rayon de 50 km environ du tracé. Cet inventaire permet de quantifier la capacité globale de production sur la durée du chantier.

Comme exposé dans le volume 1 du dossier d'enquête publique, le recours aux carrières existantes à proximité du chantier ne permettra pas de couvrir l'intégralité des besoins. Pour cela, il est donc envisagé :

-l'ouverture de nouveaux sites d'emprunt ;
-l'utilisation de carrières existantes plus lointaines.

Au stade actuel des études, la localisation de nouveaux sites d'emprunts ne peut être réalisée. Cette localisation nécessitera notamment une caractérisation des sols plus précise, au travers de campagnes géotechniques ciblées à réaliser lors des phases d'études ultérieures. Cependant, il peut d'ores et déjà être identifié des secteurs dans lesquels l'ouverture d'une carrière pourrait être intéressante. C'est le cas notamment des alluvions de la vallée de la Garonne qui constituent une réserve de matériaux intéressants et propices à l'utilisation en remblai voire, pour une certaine fraction, en couche de forme. Les matériaux sableux des Landes sont également réemployables majoritairement en remblai et sont présents à proximité du projet.

Compte tenu de l'aspect assez limité des ressources locales dans certains secteurs, il pourra être nécessaire de les compléter par des approvisionnements plus lointains voire éventuellement de projets excédentaires et concomitants (possibilités à examiner en préparation de la phase travaux).

T73Q2 Ce projet va non seulement produire 13,1 millions de m^3 de déblais à transporter et à stocker mais va également conduire à rechercher 29,9 millions de tonnes en fourniture extérieure, soit plus de 100 kt au km de double voie. Pouvez-vous expliquer les raisons d'une telle consommation de matériaux ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les besoins en matériaux pour la réalisation d'une ligne nouvelle dépendent de nombreux facteurs dont : la topographie, la nature des sols (géotechnique), les enjeux environnementaux et économiques, le positionnement du projet vis-vis du terrain naturel, les référentiels techniques en matière de conception du génie civil d'une ligne à grande vitesse.

L'élaboration de la stratégie des matériaux est donc une démarche progressive, affinée à chaque stade d'avancement des études du projet. Cette approche, appliquée dans le cadre des études ayant contribué à l'élaboration du présent dossier soumis à enquête publique, a permis de fixer, au stade actuel d'avancement du projet, les principes de cette stratégie. Les prochaines étapes (études d'avant-projet détaillé, étude de projet,…) permettront de consolider et d'optimiser ces principes.

Les spécificités du projet GPSO en termes de calage du tracé expliquent en grande partie les volumes de matériaux annoncés au dossier d'enquête publique. Ainsi :

-sur les secteurs du Sud-Gironde et des Landes, caractérisés par un relief peu marqué, le projet est calé majoritairement en léger remblai afin de limiter l'impact environnemental, notamment dans les zones de forte vulnérabilité des eaux souterraines tout en assurant la transparence hydraulique de l'infrastructure ; cette configuration est nécessaire pour garantir la faisabilité technique du projet, et génère donc des besoins conséquents en remblais ;

-du Sud-Gironde aux environs d'Agen, la topographie se fait plus vallonnée, et le calage du projet permet d'obtenir des sections à l'équilibre d'un point de vue déblais/remblais ;

-d'Agen au raccordement Nord de Toulouse, le projet est marqué par les franchissements de la vallée de la Garonne, nécessitant dans ces larges étendues, un calage du projet en remblais/ouvrages afin de garantir la transparence hydraulique de l'infrastructure. Les besoins en matériaux sont donc également conséquents.

Par ailleurs, il existe une grande disparité géotechnique des matériaux rencontrés sur les 327 km de lignes nouvelles :

-sur le tronçon Bordeaux-Sud Gironde, le tracé rencontre essentiellement les terrains alluvionnaires de la Garonne (sables argileux, sables limoneux) puis les formations sableuses du Quaternaire et argilo sableuses du Pliocène Miocène. Les matériaux extraits sont estimés réutilisables à environ 60 % en remblai courant (les alluvions récentes de la Garonne et de ces affluents présentent des caractéristiques impropres à la réutilisation en remblai ferroviaire) ;

-sur le tronçon Sud Gironde-Toulouse, au Nord du tronçon, on rencontre les formations sableuses du quaternaire puis progressivement les Molasses du Miocène et les Molasses et Calcaires du Miocène Oligocène. À partir d'Agen, le tracé traverse principalement les terrains alluvionnaires de la Garonne : limons, argiles, graves. Dans une moindre mesure, des terrains molassiques sont rencontrés (10 à 40 %), cette proportion étant plus importante dans le secteur du tunnel de Pompignan (de l'ordre de 70 %). Ainsi, il est nécessaire de prévoir une fourniture extérieure pour les éléments suivants : couche de forme, sous-couche, matériaux ZI/ZH (zones inondables et zones humides), matériaux drainants (pour les masques drainants), blocs techniques des ouvrages d'art ;

-sur le tronçon Sud Gironde-Dax, le contexte géologique du tronçon est très différent selon les sections considérées. Localement les calcaires du Crétacé sont rencontrés au voisinage de Roquefort. Les matériaux ne seront réutilisés qu'en remblais.

Compte tenu de l'ensemble de ces spécificités et disparités évoquées ci-avant, il est difficile de mettre en avant des ratios ou moyennes de consommation de matériaux au km.

Les prochaines étapes (études d'avant-projet détaillé, étude de projet,…) permettront de consolider et d'optimiser les hypothèses prises en compte pour l'évaluation de la stratégie des matériaux au stade actuel des études APS de l'étude d'impact. Ces hypothèses sont rappelées dans le volume 1 de l'étude d'impact.

Plusieurs pistes d'optimisation, qui pourront être mises en œuvre une fois les études de détail réalisées, sont d'ores et déjà identifiées : l'optimisation du taux de réemploi des matériaux :

-la réalisation d'essais géotechniques complémentaires pour l'identification des terrains, la validation des aptitudes au traitement et la vérification des caractéristiques mécaniques permettra d'envisager une évolution des possibilités de réutilisation des différents faciès du projet. Par exemple, à la sortie d'Agen, entre Moirax et Layrac, des déblais s'étendant sur 2 km de long et profond de 8 à 12 m en moyenne n'ont pu être identifiés à ce jour que par un seul sondage. Ce sondage montre des matériaux soliflués, argileux, sensibles, de mauvaise qualité vis-à-vis du réemploi. La totalité du déblai a été finalement considéré comme non-réemployable. Cette hypothèse pessimiste pourrait être levée par des sondages complémentaires lors des études ultérieures ;

-à cela s'ajoutent les différents projets de recherche à envisager pour le réemploi éventuel (après traitement, mélange, etc.) des matériaux issus des tunnels. La majorité des matériaux issus de la réalisation des ouvrages souterrains ne sont pas considérés comme réutilisables. La recherche des traitements ou des améliorations de ces matériaux permettrait de réduire les besoins pour le projet. L'apport de matériaux nobles est une problématique habituelle dans les projets d'infrastructures. Des innovations et des projets de recherche appliquée peuvent permettre de limiter les apports extérieurs.

D'autres pistes sont à explorer dans le cadre des études ultérieures, toujours dans une optique de limiter l'apport de matériaux extérieurs, notamment la possibilité de raidir les talus de remblais, le recours à la grave-bitume sur la plateforme.

Par ailleurs, il pourrait également être envisagé la mise en œuvre de certaines optimisations faisant appel à des demandes de dérogations, comme l'utilisation de remblais en Terre Armée, qui permettrait de raidir notablement les pentes de talus des remblais et donc l'apport de matériaux. Ce type de disposition a été mis en œuvre sur le projet de la LGV Tours-Bordeaux.

Avis de la commission d'enquête (T73Q1 et T73Q2)

La commission d'enquête prend acte des nombreuses études menées pour évaluer les besoins et pour définir une stratégie des matériaux.

Elle prend acte également de la diversité des situations rencontrées le long du tracé et des études et recherches qui permettront peut-être d'optimiser le taux de réemploi des matériaux.

La commission relève que les « *alluvions de la vallée de la Garonne (…) constituent une réserve de matériaux intéressants* » et que « *Les matériaux sableux des Landes sont également réemployables* » et pourraient donc justifier des ouvertures de carrières.

Elle regrette toutefois que sur un sujet aussi important, la définition des lieux d'emprunt complémentaires indispensables à la réalisation de l'infrastructure soit renvoyée à la préparation de la phase « travaux », alors que :

-l'ouverture de nouvelles carrières et gravières est un sujet hautement sensible pour les collectivités locales, les exploitants agricoles et viticoles, les associations de défense de l'environnement et les riverains ;

-le transport de ces millions de mètres cube de matériaux en provenance de lieux, inconnus de la commission d'enquête, aurait dû entrer dans le bilan carbone et le bilan socio-économique du projet ;

T73Q3 L'autorité environnementale avait demandé que l'étude d'impact précise le cahier des charges qui sera imposé aux entreprises pour les matériaux utilisés et leur mise en place. Le mémoire en réponse n'a pas donné d'assurance en la matière. Quelles seront concrètement les contraintes qui seront imposées aux entreprises dans ce domaine.

Réponse du maître d'ouvrage

Au stade actuel des études, les obligations qui seront faites aux entreprises quant à la mobilisation, à l'utilisation et à la gestion des matériaux nécessaires

à la réalisation des lignes nouvelles ne peuvent être que des principes. Ceux-ci sont précisés dans l'étude d'impact et peuvent être rappelés ci-après :

-pas d'emprunt ni de dépôt au sein des sites protégés (dont Natura 2000), des zones humides;
-respect des schémas départementaux existants et futurs schémas régionaux des carrières ;
-utilisation préférentielle des carrières existantes à proximité (30 km maxi) du projet, puis régionales ;
-limitation de l'empreinte carbone du chantier, notamment en ayant recours au pré-stockage de matériaux dès que possible ;
-recherche de l'utilisation des éventuels excédents de matériaux de chantiers concomitants pour limiter les emprunts.

Le maître d'ouvrage établira un cahier des charges strict pour s'assurer de la qualité des matériaux (comportement géotechnique pour le bon respect des référentiels grande vitesse, très contraints) et des aspects environnementaux.

L'extraction des matériaux dans des carrières existantes ou nouvelles respectera des procédures environnementales agréées par le maître d'ouvrage du projet.
Un contrôle de la chaîne de production des matériaux jusqu'à leur mise en place sur le chantier sera effectué sous l'autorité du maître d'ouvrage.

Avis de la commission d'enquête

L'autorité environnementale avait demandé que le cahier des charges imposé aux entreprises pour les matériaux utilisés soit précisé dans l'étude d'impact. La commission d'enquête relève que seuls des principes généraux ont été mentionnés dans le dossier d'enquête.

374 Entreprises de BTP et créations d'emploi

3741 Synthèse des observations du public

La fédération Midi-Pyrénées de « Les travaux publics », favorable au projet, indique dans un courrier du 20 novembre 2014 : *« le projet LGV Bordeaux-Toulouse est essentiel pour notre profession et pour les emplois locaux qu'elle recoupe (…) permettre non seulement de conserver les emplois mais d'en créer de nouveaux »* (COUR-136).

Serge Lavail observe : « *(…) Ce projet permettra aux grandes entreprises de BTP des chantiers gigantesques. Ces mêmes entreprises, comme VINCI sur Tours-Bordeaux, investissent dans le cadre de PPP (partenariat public privé) et s'assurent des rentabilités importantes garanties ; l'Etat comblant si nécessaire*

le déficit de RFF (dette actuelle 44 milliards d'euros et plus de 60 à la fin des chantiers en cours) (…) » (47-XAIN-12).

A Saint-Porquier (82), Mr et Mme JP Loez s'interrogent : *« Embauche des salariés pour les travaux : combien de personnes ? »* (82-SPOR-8).

3742 Synthèse des éléments du dossier relatifs aux entreprises de BTP et à la création d'emplois

Le chantier génèrera des emplois et des formations qualifiantes (Pièce H/§ 6131)

Selon le maître d'ouvrage, le chantier de l'ensemble du projet mis à l'enquête (Lignes nouvelles + AFSB + AFNT) génèrera un nombre important d'emplois :

-4000 emplois directs dont 2000 embauches locales (terrassement et génie civil principalement), par appels d'offre en lots favorisant la main d'œuvre locale ;
-4000 emplois indirects par sous-traitance et services principalement dans les domaines de l'hébergement, de la restauration, du transport et dans la « filière bois » ;
-2000 emplois induits

RFF s'est engagé à :

-participer au développement de l'emploi et des filières professionnelles locales à savoir, anticiper les besoins de main d'œuvre et les filières de formation ;
-soutenir les politiques d'emploi et d'insertion locales, par exemple en réservant un pourcentage à l'insertion (RSA et travailleurs handicapés) ;
-développer les clauses de recours aux emplois d'insertion dans le cahier des charges.

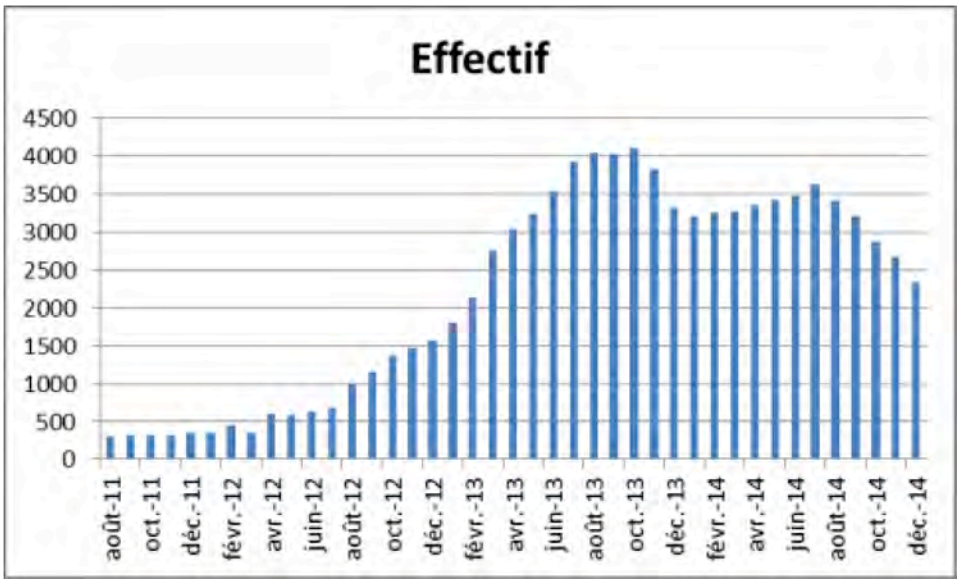
Un partenariat est prévu avec des filières économiques régionales. Le besoin en main d'œuvre combiné avec le recrutement local conduira à s'appuyer sur les compétences locales en matière de formations initiale et continue. A titre d'exemple, sur le chantier de la LGV Tours-Bordeaux, 20% du montant des travaux ont été attribués aux entreprises locales.

3743 Questions de la commission, suivies des réponses du maître d'ouvrage et des appréciations de la commission d'enquête

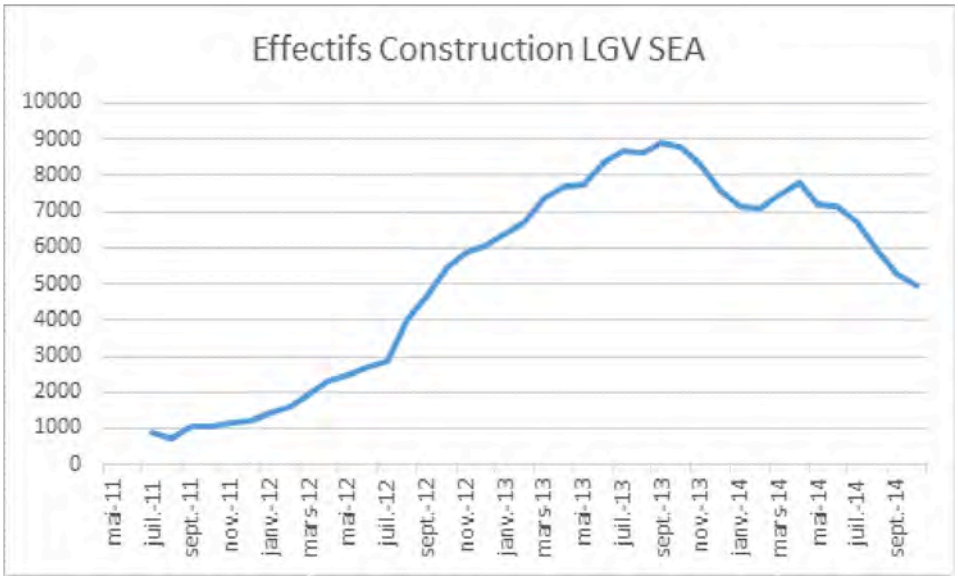
T74Q1 Le maître d'ouvrage peut-il mieux préciser le nombre de personnes qui seront employées sur le chantier de la LGV (période basse, période moyenne, période haute avec la durée approximative de chacune) ? Combien d'embauches nettes, rapportées à l'année, seront nécessaires pour permettre le déroulement du chantier.

Réponse du maître d'ouvrage

Les répercussions de la phase chantier sont présentées en partie 6.1.3 de la Pièce H Evaluation socio-économique, ainsi que de l'étude d'impact (Résumé non technique, volume 2, p82).
Il n'est pas possible au stade actuel de répondre précisément à la question posée et le maître d'ouvrage ne peut que s'en tenir aux chiffres indiqués dans le dossier, à savoir une prévision de 4000 emplois directs, 4000 emplois indirects et 2000 induits, estimations se fondant notamment sur le retour d'expériences de la LGV Rhin-Rhône, en moyenne sur la durée du chantier.
Les observatoires des LGV Tours-Bordeaux et Bretagne-Pays de la Loire pourront apporter des éclairages complémentaires.
A titre de comparaison, les deux graphiques montrent l'évolution des emplois (directs) sur Tours-Bordeaux et Bretagne-Pays de la Loire à ce jour. La part de recrutement local est non négligeable : 900 sur Bretagne –Pays de la Loire, 2000 sur Tours-Bordeaux, avec d'importants volets insertion.



Effectifs sur la LGV Bretagne – Pays de la Loire



Effectifs sur la LGV Tours-Bordeaux

Avis de la commission d'enquête sur l'effet du chantier sur l'emploi

Les entreprises de travaux publics, très dépendantes de la commande publique, ont un grand intérêt à ce que le GPSO/LN se réalise après le chantier de la ligne nouvelle Tours-Bordeaux. Le calendrier fixé paraît idéal pour les entreprises spécialisées dans ce type de travaux.

Pour le chantier du projet, des sommes importantes vont être injectées dans l'économie, permettant de maintenir des emplois dans le secteur, de rentabiliser les formations et de permettre des rentrées fiscales. Au total, l'économie nationale sera bénéficiaire de cet important chantier.

Toutefois le maître d'ouvrage ne se prononce pas sur le nombre d'embauches nettes nécessaires au fonctionnement du chantier.

Les prévisions du maître d'ouvrage (20% du montant des travaux pourraient bénéficier aux entreprises de la région, partenariat avec des filières économiques régionales) peuvent laisser espérer une part de retombées sur l'économie et l'emploi de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées.

A côté du BTP, certains autres secteurs comme celui des carrières et gravières, de la filière bois, du transport (tous types) et les cabinets d'études, pourraient être des bénéficiaires de ce chantier notamment au plan régional.

Au plan local, les secteurs de l'hébergement, de la restauration et des services sont susceptibles de tirer profit d'un chantier employant des milliers de personnes pendant plusieurs années.

Avis général de la commission d'enquête sur l'organisation et les effets du chantier

Le chantier constitue un élément critique dans la réalisation d'un tel projet. Il concentre un maximum de craintes de la part des riverains et peut conduire à des effets très lourds sur la nature.

La perturbation des activités humaines et les dégradations

La commission a trouvé dans le dossier et dans les réponses du maître d'ouvrage des éléments qui permettent de rassurer les communes et les riverains quant à la prise en compte de leurs préoccupations pendant le chantier.

D'abord, elle note la volonté du maître d'ouvrage de poursuivre la concertation et d'assurer une information de qualité en direction des communes et des riverains. Il faudra toutefois bien préciser le rôle et la composition des différentes structures mises en place et associer les riverains et les associations.

Ensuite, elle prend acte des modalités de l'état des lieux initial contradictoire qui servira de base à de justes indemnisations. Elle recommande toutefois d'avoir recours à un représentant de la commune concernée et pour les cas complexes, à un huissier.

Par ailleurs la commission estime que les mesures particulières à prendre au droit de toutes les cultures à fort enjeu ou qualifiées de sensibles doivent être renforcées, notamment pour lutter de façon efficace contre le dépôt de poussières et contre la diffusion de substances dangereuses.

La commission d'enquête prend acte des interruptions possibles d'alimentation en eau mais aussi que des solutions exceptionnelles peuvent être trouvées en cas d'impossibilité d'interrompre cette alimentation. Elle note avec satisfaction que des indemnisations en la matière en cas de préjudice sur l'activité agricole ou sylvicole sont prévues.

Les atteintes à la nature

La commission constate également que le maître d'ouvrage a prévu un grand nombre de dispositions permettant d'éviter des effets néfastes sur l'environnement pendant les travaux.

C'est notamment le cas des dispositifs de filtration et des ouvrages temporaires qui seront mis en place pendant le chantier. Elle prend acte également des différents modes de suivi de l'impact sur les eaux pendant le chantier et de la mise en place des différents plans de prévention et de réaction.

La commission d'enquête relève avec satisfaction, que l'emploi des eaux de ruissellement du chantier pour pourvoir à une part importante des besoins

en eau pour les terrassements, pourra être mis en œuvre pour le GPSO/LN à l'instar de ce qui s'est pratiqué sur le chantier Tours-Bordeaux.

D'une manière plus générale, craignant une exécution aléatoire des consignes données aux entreprises, la commission recommande au maître d'ouvrage d'organiser des contrôles inopinés et des prélèvements aléatoires sur place qui associeront les différents acteurs concernés, afin de déceler et corriger les mauvaises pratiques de chantier.

Le maître d'ouvrage ne se prononce pas sur la proximité de la nappe phréatique et ses conséquences sur le chantier voire le tracé lui-même. Il renvoie à l'enquête publique « Loi sur l'eau » dont le dossier aura été alimenté par les études détaillées. La commission regrette que dans ce domaine sensible du sous-sol, la commission ne puisse avoir accès à des données lui permettant d'apprécier les efforts d'évitement des zones fragiles.

S'agissant des atteintes à la biodiversité, la commission d'enquête se prononce dans le chapitre 362 du présent rapport, qui lui est consacré

Les matériaux, carrières et gravières nécessaires

En revanche, la commission est beaucoup plus inquiète sur les conséquences directes et indirectes du besoin en matériaux pour construire l'infrastructure.

Elle regrette que la définition des lieux d'emprunt complémentaires indispensables à la réalisation de l'infrastructure soit renvoyée à la préparation de la phase « travaux ».

D'une part, l'ouverture de nouvelles carrières et gravières est un sujet hautement sensible pour les collectivités locales, les exploitants agricoles et viticoles, les associations de défense de l'environnement et les riverains.

D'autre part, le transport de ces millions de mètres cube de matériaux en provenance de lieux, inconnus de la commission d'enquête, aurait dû entrer dans le bilan carbone et le bilan socio-économique du projet.

Les entreprises de BTP et les créations d'emploi

La commission a conscience qu'un tel chantier est important pour tout le secteur du BTP, en matière d'emploi et de qualification mais le fait que le maître d'ouvrage ne puisse pas donner le nombre de créations annuelles nettes d'emplois tempère fortement les annonces faites.

Les 4000 emplois directs dont 2000 embauches locales (terrassement et génie civil principalement) ne sont pas tous des emplois créés loin s'en faut.
Les 4000 emplois indirects par sous-traitance et services, principalement dans les domaines de l'hébergement, de la restauration, du transport et dans

la « filière bois » sont peu contestables mais ne sont pas non plus tous des emplois créés.

La commission d'enquête estime que la présentation dans le dossier, de l'effet du projet sur l'emploi est trompeuse et regrette que certains élus se soient attachés à cette présentation.

38 Observations sur l'enquête publique proprement dite et réponses de la commission d'enquête

254 observations ont été recensées sur le processus ayant conduit à la mise à l'enquête publique et sur l'enquête proprement dite.
Les deux tiers soulignent la mauvaise qualité de la concertation depuis les débats publics et un déficit de publicité.
Un autre tiers pointe la difficulté à lire et à comprendre le dossier.
Enfin, quelques observations complémentaires, rares mais fortes, posent la légitimité de l'enquête publique.

381 L'objet de l'enquête contesté

Isabelle Dexpert, vice-présidente du conseil général de Gironde et vice-présidente de la communauté de communes de Langon (33), conteste l'objet de l'enquête : « *En effet, à l'origine, ce projet concernait la ligne Bordeaux-Toulouse et la ligne Bordeaux-Espagne. Or, aujourd'hui, vous nous demandez de contribuer sur le projet Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax !!!*» (INTE-1079)

Françoise Le Lann observe dans le même sens : « *En préalable je constate le fait que l'on nous demande de nous prononcer sur un projet incomplet puisque la deuxième ligne s'arrête à Dax, qui n'est pas la destination finale. On ne sait rien de la suite du projet, or un avis favorable sur cette partie tronquée, favoriserait la deuxième partie de la ligne dans quelques années. Cette manipulation de l'enquête aurait dû être refusée par la commission* » (33-LUCM-38).

382 La légitimité de RFF contestée

Pierre Pedespan conteste la légitimité de RFF : « *RFF apparaît en position de juge et partie quant à son rôle dans le projet GPSO. En effet, RFF est à la fois l'autorité qui définit le besoin et le maître d'ouvrage du projet. C'est RFF qui conduit, en exclusivité (et en autiste), les études prospectives qui définissent les trafics futurs, passagers et fret, et qui serviront de base pour juger de l'opportunité de construire une ligne nouvelle à grande vitesse. En toute bonne logique, c'est l'opérateur SNCF qui devrait conduire ces études. Pourquoi cette situation maintes fois dénoncée perdure-t-elle* » (INTE-578).

Appréciation de la commission d'enquête

L'objet de l'enquête

L'enquête publique objet du présent rapport, concerne les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse (pour une mise en service en 2024) et Bordeaux-Dax (pour une mise en service en 2027). Elle est une des trois opérations avec la réalisation des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) d'une part, et au Nord de Toulouse (AFNT) d'autre part, qui ont été soumises à trois enquêtes publiques distinctes (première phase). La quatrième opération

du GPSO, la création d'une ligne nouvelle Dax-Espagne, fera l'objet d'une enquête publique ultérieure (seconde phase) pour une mise en service en 2032. Ce phasage résulte de la décision ministérielle du 23 octobre 2013.

La commission d'enquête ne pouvait donc que respecter le cadre réglementaire qui lui était fixé. Toutefois elle tient à relever l'ensemble des incohérences auxquelles ont conduit le phasage du GPSO, le découpage en trois enquêtes publiques distinctes de la première phase et la mise à l'enquête de deux branches de lignes nouvelles.

Tout d'abord, la justification de la ligne nouvelle Bordeaux-Dax repose pour sa plus grande part, sur le débouché sur l'Espagne. L'un des objectifs majeurs, longuement décrit dans le dossier et repris par les élus favorables au projet, consiste bien à relier le réseau français du Sud-ouest au réseau du pays basque espagnol. Compte tenu du phasage imposé, la commission s'est interdit de présupposer que la ligne Bordeaux-Dax serait obligatoirement prolongée puisque le tronçon Dax-Espagne sera soumis plus tard à une enquête publique séparée.

Ensuite, l'interdépendance des trois enquêtes AFSB, AFNT et LN s'est imposée d'emblée à la commission d'enquête dès qu'il s'est agi d'aborder l'amélioration des capacités « voyageurs TER » et « fret » sur les lignes existantes, consécutivement à la mise en service des lignes nouvelles. Là encore, le dossier et les élus favorables au projet ont souligné le grand intérêt d'un projet qui aura des effets positifs sur les trains du quotidien et sur les capacités à développer le fret ferroviaire. La commission a été obligée de constater que cette perspective pouvait être ruinée en cas de non-réalisation des AFSB et/ou des AFNT.

Enfin, le fait d'avoir lié dans la même enquête publique, une branche de 222 km de ligne nouvelle permettant de relier deux métropoles importantes du Sud-ouest et une branche de 160 km de ligne nouvelle reliant Bordeaux à Dax ne laissait à la commission aucune possibilité d'émettre des avis séparés sur ces deux branches.

La légitimité de RFF (devenu SNCF Réseau depuis le 1er janvier 2015)

RFF, devenu SNCF Réseau, est le maître d'ouvrage du projet mis à l'enquête, rôle qui entre bien dans le cadre de ses missions légales.
En la matière, la commission d'enquête a toutefois relevé une difficulté. En effet, la commission ne peut se prononcer sur la seule réalisation de l'infrastructure ferroviaire. Pour apprécier l'utilité publique du projet, elle doit pouvoir donner son avis sur sa rentabilité socio-économique et sur le service qui sera rendu à la population. Or, la fréquence de desserte des gares des lignes nouvelles, telle qu'elle est annoncée dans le dossier est assortie d'une mention indiquant qu'il s'agit des : *« premières hypothèses de desserte possibles, établies par RFF sur la base de ses propres études de trafic (…), il n'engage donc pas les transporteurs ».* En outre, la SNCF a bien précisé de son côté, à la commission, qu'elle déterminerait elle-même la

desserte des gares sur les deux branches en fonction de critères qui lui sont propres. Enfin, les écarts entre les prévisions de trafic faites par RFF et celles de la SNCF sont importants, notamment sur Bordeaux-Dax.

En conséquence, la commission d'enquête estime que l'Etat (tutelle des deux établissements) devrait intervenir en amont de l'enquête publique pour assurer la cohérence et la solidité des données fournies aux élus et au public et ainsi éviter de fortes déconvenues au moment de la mise en service.

383 Un dossier d'enquête difficile à lire et à comprendre

Quelques rares intervenants ont apprécié le dossier : « *une étude remarquable très détaillée des territoires traversés à l'occasion de la construction de cette nouvelle infrastructure. Cela nécessite plusieurs heures de lecture. Bravo !* » (31-PF-2), (82-PF-1).

Cependant c'est un point de vue peu partagé. La consistance du dossier, 16000 pages au format A3 (équivalent de 32000 pages A4) est un obstacle de taille. La simple lecture de l'intégralité, affirment certains, nécessiterait une durée plus longue que le temps imparti à l'enquête. Il est difficile au citoyen, fut-il éclairé, de se faire une idée globale du projet. Il est évoqué la difficulté de consulter et donc de télécharger le dossier, depuis des territoires mal desservis par internet. La difficulté est encore plus grande pour ceux et celles qui ne maîtrisent pas l'outil informatique. Ainsi, est-il ressenti un manque d'équité entre les citoyens.

Le président Planty de l'association de défense et de gestion des AOC Sauternes et Barsac en souligne la « *lourdeur et la fragmentation* (…) *qui ne donne pas un gage de sérieux* » (33-LANG-13).

Ce dossier est qualifié de « *technique et incompréhensible* » (33-ESCD-16) et peu sincère d'après l'appréciation de Mr Claverie : *« quasiment impossible à lire dans son intégralité car il contient un volume énorme d'informations. Acte volontaire pour « noyer le poisson* » ??? » (INTE 1086) ou Lionel Bretonnet qui souligne qu' : « *Il s'agit d'un plaidoyer pour un choix déjà établi et non une démonstration (…) que les chiffres sont systématiquement survalorisés pour obtenir l'assentiment des citoyens* » (33-SSEL-2).

Plusieurs observations doutent de la véracité ou du réalisme de plusieurs informations (évolution trafic, temps de parcours….).

Bien que très copieux, certains trouvent ce dossier incomplet en regrettant que l'étude « Claraco » n'y soit pas mentionnée (47-SMCU-29) et (INTE-430).

Enfin, pour un large public, il est plutôt incompréhensible comme l'indique Christian Barbe, un élu : « *Les méthodes de concertation qui consistent surtout*

à nous inonder de dossiers comportant des milliers de pages pas toujours compréhensibles pour la population (…) » (33-CUDO–34).

Appréciation de la commission d'enquête

Accessibilité au dossier

L'autorité environnementale avait formulé un certain nombre de recommandations sur la forme du dossier dans le souci d'améliorer l'accès et l'information du public. Elle avait souhaité que le dossier soit mis à la disposition du public sur un site internet dédié avec des outils permettant une consultation thématique et le téléchargement des différents éléments Elle avait également demandé la mise en place de moyens informatiques permanents dans les lieux d'enquête, y compris pour visualiser des vidéos, permettant une consultation facilitée du dossier.

La consultation et le téléchargement des différents éléments du dossier ont été assurés à partir du site internet dédié des services de l'Etat en Gironde. La préfecture de Gironde a enregistré 7135 consultations sur le site, pendant l'enquête, entre le 14 octobre et le 8 décembre 2014.

L'installation de moyens informatiques permanents dans les lieux d'enquête permettant la consultation du dossier n'a pas été retenue, compte tenu du nombre élevé de ceux-ci et de l'incertitude de pouvoir assurer l'équité, les mairies étant inégales dans les moyens et les compétences disponibles. En revanche, un DVD interactif contenant le dossier a été remis au responsable de chaque lieu d'enquête. Il en a été de même pour des vidéos, qui par ailleurs, étaient consultables sur le site du projet mis en place par le maître d'ouvrage.

Le nombre de connexions enregistrés sur le site de la préfecture de Gironde dénote cependant un franc succès de la méthode de consultation. Si quelques difficultés d'accès ou de téléchargement ont été signalées, elles sont plus vraisemblablement liées aux limites techniques des moyens du public ou à la maîtrise de l'outil informatique. Il restait encore pour le public, la possibilité de solliciter la fourniture d'une copie du dossier.

Les bonnes conditions de consultation du dossier dans les lieux d'enquête et l'aide qui a été apportée au public par les commissaires-enquêteurs ont cependant été soulignées à plusieurs reprises.

Ainsi, que ce soit, par internet ou dans les lieux d'enquête, la commission d'enquête considère que l'accessibilité aux informations du dossier a été assurée.

Lisibilité, compréhension

Bien que le maître d'ouvrage ait assuré avoir procédé, sur recommandation de l'autorité environnementale, à une relecture du dossier pour veiller à la

lisibilité et à la cohérence des informations et des rédactions entre les différentes pièces du dossier, celui-ci a encore présenté de sérieuses imperfections.

La complexité du projet en est la première cause. Sa compréhension est de fait, difficilement accessible à un public non averti, non accompagné, ou ne disposant pas de plusieurs mois de disponibilité pour l'étudier. Un tel document de 16000 pages, interroge sur l'adaptation des textes relatifs à la composition du dossier notamment quand il s'agit d'une enquête d'une telle ampleur.

La forme, son architecture, sont aussi pour partie en cause dans la difficulté de l'appréhender.

Les différentes thématiques sont traitées par parties dans les différentes pièces du dossier au point de devoir se livrer à un véritable jeu de piste pour reconstituer une certaine cohérence. La fonction interactive de l'outil informatique pouvait être intéressante mais la recherche par mots ou expressions-clés, livre un tel nombre d'occurrences, dispersées dans les différentes pièces du dossier que l'aide procurée par la fonction est bien réduite, si l'on ajoute la difficulté des ordinateurs à assurer ces requêtes dans un temps raisonnable. De plus, un résumé non technique, élargi au-delà de l'étude d'impact, aurait gagné à un travail préalable d'adaptation au lecteur, par un « œil » extérieur.

Cependant, l'étude d'impact que le dossier détaille a été appréciée par nombre de maires et de leurs administrés qui ont exprimé leur satisfaction d'avoir beaucoup appris sur leur commune. Plusieurs municipalités ont souhaité conservé l'exemplaire papier du dossier, considérant le caractère riche et précieux de son contenu. Dénoncé parfois comme incomplet par quelques associations, le dossier a cette vertu qu'il convenait de souligner.

384 Une concertation biaisée

Les observations critiquent la concertation conduite et notamment la non-prise en compte des observations formulées ou l'ignorance des propositions faites pendant et depuis les débats publics de 2005 et 2006.

Mr Gouverneur estime que : « *la présentation du projet par RFF, à Langon le 2 décembre 2014 (RIE) n'a pas beaucoup changé avec celles, déjà fortement contestées, qui avaient été faites en 2005-2006, à part des imprécisions notoires, des redites et des contradictions, dans ce très "lourd" dossier* » (INTE-1540).

Isabelle Dexpert vice-présidente du conseil général et de la communauté de communes de Langon est catégorique : « *Cette enquête publique témoigne une nouvelle fois que l'Etat ne tient aucunement compte de la mobilisation massive*

de citoyens, des élus, des représentants professionnels et des associations lors des débats publics de 2005 et 2006 » (INTE-1079).

Plusieurs consignations de la SEPANSO en divers lieux d'enquête, disent aussi le manque de concertation ressenti (40-SARB-3, 40-SAYA-3, 40-SVBA-3, 40-UCHA-7) et leur décision de ne plus y participer (82-BRES-33).

Marie-Christine Martin, élue, membre de LEA souligne le refus de prendre en compte les études indépendantes (INTE-1430).

Mr Chaumeil porte une « *objection d'ordre démocratique : La consultation ressemble à une tentative d'organiser un plébiscite (…) il n'y a pas (…) d'alternative(s) en présence (…) pourquoi, alors, consulter* ? »

EELV préconise, pour sa part, le développement de « conférences de citoyens » dont les observations doivent entrer dans le processus de décision (40-MDMA-05).

Les réponses apportées en réunions d'information et d'échange par le porteur de projet n'ont pas satisfait le public.

Le « *représentant de RFF après avoir fait une présentation très subtile de ce projet, a eu l'art et la manière de ne pas répondre aux questions ou de faire des réponses que pour le moins douteuses (…) la façon inadmissible dont il a répondu aux questions relatives aux solutions alternatives d'utilisation des lignes existantes* » (INTE-1172).

« Il est patent que plusieurs personnes n'ont pas pu participer de ce fait au débat public et n'ont pas pu y apporter leur contribution, et cela en contravention avec les dispositions de la convention d'Aarhus (…) art 6 : le public concerné est informé comme il convient, de manière efficace et en temps voulu par un avis au public ou individuellement, selon le cas, au début du processus (…) Nous n'avons jamais été informés que le tracé passerait devant nos maisons, puisque le tracé initial ne le prévoyait pas» (INTE - 929).

Mme Espiau s'insurge « *Je participe de nouveau à cette enquête car le mercredi 3 décembre, j'ai assisté à une réunion d'information organisée par RRF et GPSO, à Bressols (82), que je qualifierais de grande messe, et j'ai posé une dernière question qui n'a pas été lue : "Est-ce-que Mr Bayle pourrait répondre à nos questions ? Il était 21 h50, et après 3 h 40 de réunion, nous (l'assistance) n'étions pas plus avancés !* » (INTE -1415).

Appréciation de la commission d'enquête

La concertation

A la demande de plusieurs élus et associations, la commission d'enquête a organisé trois réunions d'information et d'échanges en plus des deux réunions initiales (une par branche du projet, près d'Agen et près de Mont de

Marsan) prévues dans l'arrêté préfectoral. Les trois réunions supplémentaires ont permis d'en organiser une par département concerné par le projet. Les comptes-rendus de ces cinq réunions sont joints en annexe 7. Malgré le souci de la commission de prolonger la concertation, nous n'avons constaté, à ces occasions, aucun rapprochement de point de vue entre le maître d'ouvrage et les opposants.

La concertation préalable, rapportée par le dossier a fait l'objet d'une synthèse au § 2122 du présent rapport, comprenant les appréciations des garants de la concertation.

Au nombre de réunions, la concertation fut dense et la démarche est à mettre au crédit du porteur de projet. Elle a bien entendu, débouché sur nombre d'adaptations du tracé, sur des mesures complémentaires d'évitement et de réduction des impacts.

Force est de constater cependant, qu'elle n'a pas emporté l'adhésion des associations d'opposants ni de la totalité des collectivités. La commission a été témoin en cours d'enquête de leur surprise, peut-être parfois feinte, en constatant l'évolution entre les dispositions qu'elles pensaient définitives et celles figurant au projet soumis à l'enquête publique. Ce malaise a renforcé la défiance du public d'opposants, qui se sont alors retranchés dans une posture qui ne permettait plus d'échanges fructueux.

La commission a notamment pris acte de plusieurs demandes d'adaptation ou de contre-propositions émanant de municipalités et qui avaient fait l'objet d'accords en réunion de concertation, mais que le dossier d'enquête n'a pas pris en compte. Il y avait semble-t-il encore place pour de la concertation avant d'engager l'enquête publique dont l'organisation a pu, de ce fait, apparaître, comme précipitée.

En outre, il a été fait mention de décisions différentes de celles prises lors des réunions de concertation sans qu'elles aient été clairement motivées.

La concertation préalable a manifestement pâti d'un lourd passif issu des débats publics de 2005 et 2006 au cours desquels les options alternatives telles que l'aménagement des lignes existantes notamment sur Bordeaux-Toulouse n'ont pas été suffisamment débattues ou explicitées.

385 Des critiques de la publicité et des demandes de prolongation de l'enquête

La contribution de Denise Cassou (33-LAN-04) résume de nombreuses réactions essentiellement de début d'enquête, notamment d'associations, qui ont demandé « *la prolongation de l'enquête publique, la mise en place de plusieurs réunions publiques en Sud-Gironde, le libre accès (…) à l'ensemble du dossier ainsi qu'au registre d'enquête, la mise en place à temps des panneaux sur lesquels sont affichés l'avis d'EP, notamment sur les voies publiques à proximité du tracé*».

Les associations et plusieurs particuliers ont estimé que la durée de l'enquête de 56 jours n'était pas compatible avec la complexité technique du dossier et ont demandé une prolongation de un à deux mois pour qu'il puisse être mieux consulté.

Des associations - Les Amis de la terre, la coordination vigilance LGV Gironde ont demandé un temps de parole, des réunions d'information et d'échange supplémentaires et la prolongation de l'enquête (40-LUCB-1, COUR-6, COUR-07, COUR-60).

Une observation indique : « *l'affichage manque de visibilité, panneaux plantés en bord de route, illisible en roulant et sans arrêt possible ! Le manque de lieu pour l'enquête sur le marmandais et le villeneuvois. Il n'y a pas que les habitants des communes impactées qui sont concernés* » (47-PIND-10).

Une autre : «*Étant donné les heures et jours d'ouverture des mairies dans les petits villages, le nombre restreint de permanences des commissaires enquêteurs, la quasi inexistence de réunions d'informations du public, la rapidité de connexion à internet de nos territoires, nos autres occupations tout aussi vitales que le GPSO, il est absolument impossible de consulter ce dossier dans le temps dévolu à l'enquête* » (33-LUCM-4, INTE 140).

A Beautiran (33), il est signalé un fait étonnant « *J'ai été surpris voire choqué dans notre pays "démocrate" de recevoir, placé dans ma boîte aux lettres un bulletin de vote à remettre à la mairie sur lequel le seul choix possible est le "NON" à la LGV, accompagné d'une feuille explicative signée du maire, avec quelques lignes manuscrites pour "enfoncer le clou*" (INTE-139).

Appréciation de la commission d'enquête

Publicité

La publicité réglementaire a été assurée :

-par la diffusion de l'arrêté auprès des élus régionaux et locaux ;
-par l'insertion des avis d'enquête et des réunions d'information et d'échanges dans la presse régionale et nationale ;
-par l'affichage des avis dans tous les lieux d'enquête ;
-par l'affichage de l'avis d'enquête sur des panneaux disposés tout au long du tracé ;
-par conférence de presse de l'autorité organisatrice en présence de la commission d'enquête et relayée par la presse écrite et télévisuelle.

Cette publicité a été renforcée par un entretien du président de la commission publié dans la presse écrite et à l'initiative de maires, par des supports communaux (panneaux électroniques, bulletins municipaux).

Une couverture média très dense a accompagné l'enquête publique en rappelant à plusieurs reprises son organisation et le calendrier des permanences. Elle a aussi relayé la tenue de réunions publiques organisées par des municipalités et des associations.

La durée de l'enquête

Plusieurs associations, élus, collectivités ont demandé la prolongation de l'enquête, considérant que la période était inappropriée à sa tenue en pleine activité de la chasse à la palombe, du fait de la complexité du dossier qui nécessitait une étude plus longue, ou estimant le nombre trop réduit de permanences dans leurs communes.
La commission d'enquête n'a pas donné suite à ces demandes et l' a fait savoir à ceux qui en étaient à l'origine.
En effet, malgré cette période de chasse prisée par les chasseurs du Sud-ouest, chacun pouvait dégager le temps nécessaire au dépôt d'une contribution, compte tenu de la diversité des modes de consignation mis à la disposition du public.
La commission d'enquête a rappelé, dans ses réponses, que les 239 permanences étaient ouvertes à tous, bien au-delà de la commune de résidence et que les commissaires enquêteurs restaient disponibles, en tant que de besoin, au-delà de la durée initiale de la permanence.
Malgré la complexité du dossier, le dépôt de contributions, parfois très détaillées, démontraient déjà une bonne appropriation du sujet par les associations et un public très averti. La nécessité d'une prolongation de l'enquête publique qui approchait déjà le maximum de jours pour une période initiale, ne s'imposait donc pas.
Le nombre finalement très important des contributions collectées au cours de l'enquête a démontré, a posteriori, le bien-fondé de la décision de la commission.

39 Autres observations

391 Observations concernant les étapes ultérieures du projet

Sur 25 observations qui ont été classées dans les étapes ultérieures du projet, on relève des inquiétudes qui ont été largement traitées dans les thèmes identifiés ci-dessus.

Les conseils municipaux d'Escaudes et de Préchac posent le problème de la compensation en nature du défrichement qui pour préserver le potentiel forestier local, doit être réalisé au plus près, et s'interrogent sur les possibilités de négociations ultérieures des ASA DFCI pour adapter les rétablissements. (33-ESCD-02, 33-PREC-064).

Gérard Onne s'interroge sur l'interférence de la DUP du GPSO avec la DUP de la ZAC de Montbartier (82-MBAR-01).

Catherine Fondeviolle, conseillère municipale à Arue, souhaite une clarification rapide du calendrier des opérations à venir pour que les personnes concernées puissent se reconfigurer au plus tôt vers un nouvel avenir et demande que le fonds de solidarité territoriale soit attribué en priorité aux communes impactées (40-ARUE-4).

La SEPANSO regrette qu'il faille attendre des études complémentaires détaillées ou l'enquête publique relative à la loi sur l'eau pour évaluer précisément les incidences du projet en phase d'exploitation (COUR-13)

392 Observations classées hors sujet

376 questions ont été classées hors sujet. Finalement, plusieurs questions auraient dû être orientées dans des thèmes généraux identifiés ci-dessus. Cependant, ventilées dans ces thèmes, elles ne modifient pas réellement les analyses et l'exploitation qui en ont été faites.

IV ANALYSE BILANTIELLE

La densité du dossier, la masse des observations collectées lors de l'enquête, le traitement et l'analyse des informations, nécessitaient en final de conduire une démarche d'objectivation des nombreux et différents arguments. Par cette démarche, la commission a eu le souci de s'inscrire dans les termes de l'arrêt dit *« Ville nouvelle Est » du* 28 mai 1971 : *« Le Conseil d'État a considéré qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Par ce raisonnement, il met désormais en balance les avantages du projet avec ses inconvénients, qu'il s'agisse de son coût, de ses répercussions sur l'environnement ou de ses conséquences sur la propriété privée ; entre également en ligne de compte l'atteinte à d'autres intérêts publics »*[36].

La commission a donc procédé à l'analyse bilantielle des avantages et inconvénients du projet en s'appuyant sur quatre domaines d'analyse, divisés en plusieurs critères jugés selon cinq niveaux de « A » à « E », respectivement de « favorable » à « défavorable ». Cette analyse a été utilisée en tant qu'outil d'aide à la décision et ne vaut que par une appréciation qualitative des différents critères, sans pondération.

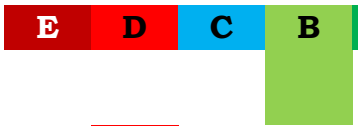
Cette démarche a été conduite par la commission réunie en séance plénière sur deux journées, afin de partager les réflexions et confronter les points de vue, en toute indépendance.

Le bilan de cette analyse est présenté ci-après.

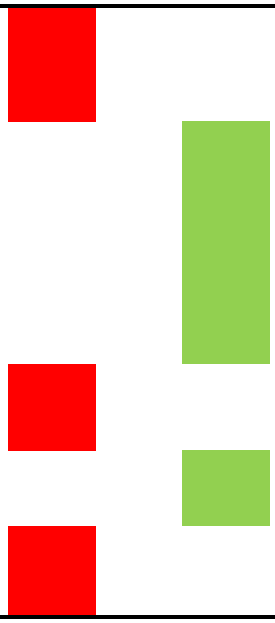
41 Acceptabilité sociale du projet

« La mobilité est devenue un quasi-droit social, comme la santé ou l'éducation, un bien public, comme l'eau ou l'électricité… La ville mobile. La notion renvoie aussi à la qualité d'un territoire, d'une ville, à sa capacité d'organiser les nouveaux usages de la mobilité… La mobilité implique d'autres valeurs : bien être, santé et rentabilité du temps »

Georges Amar, Homo mobilis

CRITERE	ANALYSE
Le projet est considéré comme une amélioration du service ferroviaire	
Le choix du tracé est globalement accepté par la population	
Les haltes et gares correspondent à un besoin, sont judicieusement positionnées, aménagées et bien raccordées	

[36] 28 mai 1971 - Ministre de l'équipement et du logement c/ Fédération de défense des personnes concernées par le projet actuellement dénommé "Ville nouvelle Est" - Rec. Lebon p. 409

Les impacts du projet sur les propriétés bâties (habitations, industrie, commerce) et non bâties (AF) sont globalement acceptables Les nuisances pour les populations locales sont globalement acceptables (bruit, vibrations,) L'organisation et les impacts du chantier sont bien gérés Les risques pour les personnes et les biens sont réduits et maîtrisés Les conséquences du projet sur le pouvoir d'achat des particuliers sont acceptables L'insertion paysagère est prise en compte et acceptable L'impact sur le patrimoine, le tourisme et les loisirs est acceptable	

L'amélioration du service « voyageurs » est nette pour Mont-de-Marsan et Toulouse, sensible pour Agen. Elle est limitée sur Dax et le sud Aquitain et au-delà. Certaines lignes secondaires pourraient être moins bien desservies voire fermées. L'instauration d'une liaison nouvelle sud-sud est une amélioration mais concerne peu de voyageurs.

Le débat public n'a pas tranché sur l'opportunité du projet sur la liaison Bordeaux-Toulouse, par rapport à un aménagement de l'existant que le public continue de privilégier. Le triangle ferroviaire de Sud-Gironde concentre les oppositions. Le maître d'ouvrage ne s'est pas prononcé sur la variante H 228 Ter, concernant la commune de Layrac.

L'intérêt d'une halte en Sud-Gironde est contesté. Le principe d'une gare nouvelle extérieure est satisfaisant pour Mont-de-Marsan et Montauban, plus discutable à Agen. Les liaisons ferroviaires inter- gares sont contestées à Agen et à Mont-de-Marsan.

Les incertitudes, modalités et délais d'expropriations inquiètent fortement les propriétaires. Le passage de la ligne entraîne des nuisances et une dévalorisation des biens mal vécues. Il est souhaitable que le maître d'ouvrage aille un peu au-delà des normes de nuisances acoustiques pour protéger, indemniser, acquérir les bâtis. Les points noirs du bruit devraient être éliminés.

Le chantier semble bien préparé, malgré quelques doutes qui subsistent (forages AEP de Bellefond, nœud de gazoduc TIGF à Escaudes). L'approvisionnement en matériaux et les impacts supplémentaires sur l'environnement inquiètent.

Les risques ont été bien pris en compte et les mesures y afférentes paraissent adaptées. Seule la proximité de l'usine SEVESO 2 de Mont-de-Marsan suscite des doutes sérieux.

L'insertion paysagère fait l'objet de mesures importantes et satisfaisantes mais reste parfois contestée.

La coupure les zones où la chasse traditionnelle est importante rend le passage de la ligne difficilement acceptable par les ACCA.

L'acceptabilité sociale du projet est faible. Le projet est considéré comme une amélioration du service ferroviaire mais inégalement ressenti par les différentes catégories de voyageurs. Les risques et les nuisances sont plutôt maîtrisés. Le choix du tracé, ses impacts sur la propriété et sur le tourisme dans une région réputée pour sa qualité de vie sont mal ressentis. L'usager et le contribuable craigne un impact sur leur pouvoir d'achat.

42 Intérêt économique du projet

« Les membres d'une même industrie se rencontrent rarement par plaisir ou pour se divertir, mais leur conversation aboutit invariablement sur une conspiration contre l'intérêt général ou sur un accord pour augmenter leur prix »

Adam Smith

CRITERE	ANALYSE
	E D C B A
Les choix effectués sont les meilleurs en termes économiques	
L'évaluation socio-économique est solide et apporte un bilan positif	
Les retombées économiques sont importantes au niveau national après mise en service	
Les retombées économiques sont importantes au niveau régional et local après mise en service	
Le projet sera rentable pour l'exploitant	
Conséquences sur les activités agricoles	
Conséquences sur les activités viticoles	
Conséquences sur les activités sylvicoles	
Conséquences sur les autres activités économiques et commerciales	
Conséquences économiques du chantier	

Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse présente un intérêt économique mais le coût de l'investissement est très lourd, au regard du gain attendu pour la collectivité. Il convient de prendre en compte des modes alternatifs émergents.

La LGV Bordeaux-Dax apporte une perspective d'amélioration au développement du fret mais pour des échéances très lointaines. Si la phase 2

du GPSO n'était pas réalisée, la liaison vers Dax perd une grande partie de son intérêt.

L'aménagement des lignes existantes constituerait également une amélioration mais avec un niveau de service inférieur.

Le bilan socio-économique est fragile et ses résultats (VAN, TRI) sont contestés. Les modalités comme les capacités de financement sont au centre d'un débat duquel aucune solution claire ne se dégage.

La non-réalisation fait craindre un déclassement économique très fortement exprimé par les responsables et acteurs économiques. L'amélioration des échanges et l'attractivité territoriale toucheront les grandes métropoles mais ailleurs, le renforcement des tissus industriels et commerciaux régionaux sera sans doute plus mesuré. Enfin, la commission pointe le risque d'abandon de certaines lignes locales et/ou la multiplication des ruptures de charge qui dégraderont certaines liaisons.

Bien que limitée au strict nécessaire, la consommation de terres agricoles est importante. En outre, l'impact sur les chemins agricoles, les terres à forte valeur ajoutée (bio, IGP) et sur les réseaux de drainage et d'irrigation est très préoccupant.

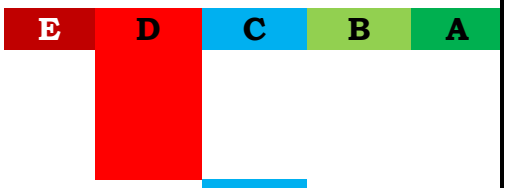
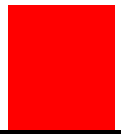
L'impact sur les vins AOC est lourd. L'absence de disponibilité foncière rend l'aménagement foncier problématique pour la viticulture. Le projet peut entraîner une déstructuration de nombreuses exploitations et l'absence de disponibilité foncière.

L'évaluation socio-économique n'est pas incontestablement favorable et le bilan socio-économique plus qu'incertain. Le projet est coûteux pour des gains de temps assez limités, notamment vers le sud-aquitain. Certes, sa non-réalisation peut avoir des effets négatifs sur la région toulousaine, mais la croissance des métropoles ne semble pas liée au raccordement à la grande vitesse. L'impact sur les activités rurales est très lourd et, faute de disponibilité foncière, difficile à réparer pour les activités viticoles et sylvicoles.

43 Effet sur l'environnement

« Si nous prenons la nature pour guide, nous ne nous égarerons jamais. »

Cicéron

CRITERE	ANALYSE
L'impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines est limité et correctement corrigé.	
L'impact du projet sur la biodiversité est limité et correctement corrigé	
Le projet prend en compte le volet environnemental du développement durable	
Les impacts du chantier sur la protection des milieux naturels sont bien identifiés, limités et corrigés	
Les choix effectués sont les meilleures en termes environnementaux	
Gestion des matériaux nécessaires au projet	

Beaucoup de recommandations ont été faites par l'autorité environnementale auxquelles le maître d'ouvrage n'a que partiellement répondu. Seules la réalisation de l'avant-projet détaillé et l'enquête « loi sur l'eau » permettront de lever les incertitudes.

Les problèmes de la pérennité de l'approvisionnement de « Bordeaux Métropole » pendant les travaux et de la traversée des périmètres de captage de Bellefond ne sont pas résolus.

La compatibilité du projet et de la charte du parc naturel régional des Landes de Gascogne n'est pas démontrée. L'effet de coupure des trames vertes dans cet immense parc et plus généralement dans les zones protégées, ne sera jamais complètement corrigé.

L'incertitude pesant sur l'efficacité des mesures conduit à s'interroger sur la conclusion du dossier d'enquête qui conclut à « *des incidences faibles à négligeables* » sur les huit sites Natura 2000.

Compte tenu de l'ampleur et de l'étalement du chantier, son calendrier n'est pas compatible avec le respect des périodes sensibles des espèces protégées. Il engendrera des destructions d'espèces faunistiques et floristiques à un niveau qui pourrait compromettre la reconstitution des stocks d'espèces faunistiques.

Sous réserve des impacts liés au transfert des matériaux, le bilan carbone représente une part très significative des capacités nationales d'économie en

matière d'émissions des gaz à effet de serre.

Le problème du captage d'eau de Bellefond reste non résolu. La reconstitution des espèces détruites lors du chantier n'est pas garantie, d'autant que le planning de travaux est irréaliste et que les mesures compensatoires ne sont pas entièrement définies. Les zones sensibles semblent insuffisamment respectées ou, à tout le moins, l'effet positif des mesures ERC proposées surestimé.

44 Nécessité et cohérence du projet

« It may be unpopular and out-of-date to say, but I do not think that a scientific result which gives us a better understanding of the world and makes it more harmonious in our eyes should be held in lower esteem than, say, an invention which reduces the cost of paving roads, or improves household plumbing. »

Alfred Tarski

CRITERE	ANALYSE				
	E	D	C	B	A
L'opération est cohérente avec la politique européenne des transports					
L'opération est cohérente avec les objectifs nationaux					
L'opération est cohérente avec les rapports nationaux					
La réalisation des lignes nouvelles améliore la desserte « voyageurs » nationale et internationale					
La réalisation des lignes nouvelles améliore la desserte « voyageurs » régionale					
La réalisation des lignes nouvelles contribue au développement national					
La réalisation des lignes nouvelles contribue au développement des territoires traversés					
La réalisation des lignes nouvelles contribue au développement du fret					
Le positionnement et les caractéristiques techniques des haltes et gares sont les meilleurs possibles					
La réalisation participe à la résorption des bouchons ferroviaires					

Bien que le projet GPSO réponde globalement aux directives européennes en matière de transport ferroviaire et qu'il soit identifié en troisième position dans le RTE, l'arrêt du projet à Dax ne permet pas le raccordement international et pourrait éloigner les financements européens. Des craintes importantes subsistent, faute de financement, pour le maintien en condition

des réseaux existants, voire le maintien pur et simple de certaines lignes ou gares.

Le projet est globalement en cohérence avec les objectifs nationaux en matière de transports définis dans le SNIT, mais le financement est incertain. Le projet est identifié dans le Grenelle 1 qui, privilégie néanmoins la rénovation des lignes existantes.

Le projet perd tout son sens si les AFSB et les AFNT ne sont pas réalisés.

Plusieurs rapports nationaux (Cour des Comptes, Mariton, Bianco) émettent de lourdes réserves sur ce type de projet. La commission mobilité 21 n'avait pas identifié Bordeaux-Hendaye comme prioritaire.

L'intérêt du projet (lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax) est sensible de Bordeaux vers Toulouse, assez modeste vers Dax et au-delà. Toutefois, la réalisation des lignes nouvelles n'améliore pas la desserte pour certaines catégories d'usagers, plus sensibles à l'accessibilité des villes moyennes et des territoires qu'à la réduction de la durée de parcours entre grandes métropoles.

Compte tenu du contexte économique, la réalisation simultanée d'un programme de développement des lignes à grande vitesse et d'amélioration et de maintien du réseau existant de proximité est peu crédible.

L'évolution démographique du Sud-ouest nécessite une augmentation et une amélioration des transports régionaux. La ligne nouvelle risque d'accélérer l'abandon progressif du réseau existant.

Bien qu'en cohérence avec la politique européenne et les objectifs nationaux, la branche Bordeaux-Dax ne porte pas d'avantages probants au regard de l'investissement.
Le projet porte le risque d'une métropolisation excessive du territoire et de suppressions de services locaux ou régionaux.
Plusieurs rapports nationaux dont celui de la Cour des Comptes font état de nombreuses réserves sur ce projet.
Le projet GPSO/LN est qualifié d'« utile mais pas essentiel » par la SNCF (aujourd'hui SNCF mobilité)

V ANALYSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A LA MECDU SUIVIES DES APPRECIATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

51 Observations générales

La mise en compatibilité consiste à prendre en compte le projet dans les diverses pièces qui composent les documents d'urbanisme dont sont dotées les communes concernées par les tracés des lignes nouvelles. Il en résulte que le PLU, opposable, nécessite une mise en compatibilité du rapport de présentation, du document graphique « zonage », du règlement et dans ses annexes, de la liste des emplacements réservés et des EBC.

L'enquête publique étant « unique », un registre commun aux deux enquêtes, « DUP » et « MECDU » a été mis à la disposition du public. Néanmoins, le tri informatisé des observations prévoyait clairement une rubrique sur la mise en compatibilité qui comprenait trois chapitres (incidence de la mise en compatibilité, évaluation environnementale, déroulement de la procédure et textes réglementaires) dont les deux premiers étaient décomposés.

Compte tenu du faible nombre d'observations relevant de la MECDU proprement dite, il a été procédé à un balayage complémentaire des observations relevant de l'utilité publique du projet mais ayant un intérêt évident pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Plusieurs dizaines de questions intéressant la MECDU ont ainsi été retrouvées dans les thèmes « foncier », " cadre de vie", "acquisitions à l'amiable et par voie d'expropriation", « étapes ultérieures du projet » et « biodiversité ».

Ces questions ont été incluses dans l'étude thématique qui suit. Plus de la moitié des observations émanent des collectivités territoriales (observations d'élus, délibérations ou motions de conseils municipaux, etc.). L'autre moitié est le fait de particuliers concernés par des emplacements réservés liés aux emprises du tracé ou situés à proximité immédiate de ces emplacements, et de quelques associations.

52 Analyse thématique

Avertissement : Dans cette partie, figurent les observations du public, les questions posées au maître d'ouvrage (en bleu), les réponses fournies par ce dernier *(en italique)* et les appréciations de la commission d'enquête encadrées.

521 Prise en considération des documents de rang supérieur

5211 Les schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE)

Observations

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de l'Aquitaine est prescrit et le nouveau schéma est soumis à la consultation de collectivités.
Le SRCE de Midi-Pyrénées a été soumis à l'enquête publique et le schéma de Midi-Pyrénées est en cours d'approbation.
Les maires des communes de Campsas (82) et Fronton (31), la communauté de communes du Terroir de Grisolles et Villebrumier (82) et quelques agriculteurs ont exprimé leur inquiétude concernant la prise en compte de ce SCRE au niveau local (82-LBSP-13).
Le Comité de Très grande Vigilance-Association de défense des impactés LGV de Labastide-Saint-Pierre et Campas: *« (…) Nous tenons à attirer votre attention sur la nécessaire mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU, PLUi) avant l'enquête parcellaire. Ils devront tenir compte des Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique, le SCOT etc. ; Les surfaces qui changent de destination devront donc être recensées et comptabilisées lors de la révision simplifiée des PLUi et ce, avant l'enquête parcellaire afin que l'exproprié puisse avec exactitude connaître l'emprise de l'ouvrage au niveau de son exploitation (…) »* (82-LBSP 23).

MQ1 Les schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) vont entraîner des contraintes supplémentaires pour les propriétaires fonciers et les communes : comment les MECDU vont-elles prendre en compte ces mises à jour ?

Réponse du maître d'ouvrage

« Comme le prévoit l'article L.371-3 du code de l'environnement, les dispositions des SRCE opposables en Aquitaine et Midi-Pyrénées devront être prises en compte par le projet. Comme cela est précisé dans l'étude d'impact, et notamment son chapitre 7, en l'absence de SRCE alors validé dans les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, le maître d'ouvrage a lancé en 2011 une étude spécifique de la trame verte et bleue (TVB) en concertation étroite avec les DREAL et les deux Régions en s'appuyant sur les orientations nationales pour la prise en compte de la trame verte et bleue (adoptées depuis par le décret du 20 janvier 2014).
Cette question des futurs SRCE a donc bien été anticipée dans le dossier d'enquête publique du GPSO. La mise au point finale des dispositions, par exemple du nombre ou du type d'ouvrages, destinées à assurer la transparence écologique du projet relèvera de la phase d'études détaillées, en concertation avec les services et acteurs concernés. Celle-ci ne devrait pas avoir d'incidence sur la présente mise en compatibilité».
Selon l'article L.371-3 du code de l'environnement, les SRCE doivent être pris en compte par les documents d'urbanisme qui exposent, le cas échéant les mesures qui permettent d'éviter, réduire ou compenser les atteintes aux continuités écologiques que ces documents sont susceptibles d'entraîner. L'étude spécifique trame verte trame bleue a permis d'anticiper l'approbation des SRCE.

Appréciation de la commission d'enquête

Même si le SRCE n'a qu'une portée juridique de « prise en compte », soit une compatibilité avec laquelle on peut déroger, il n'en demeure pas moins un nouveau document de cadrage qui identifie les continuités écologiques entre les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine, en passant par les grandes vallées alluviales de la Garonne jusqu'au bassin versant du Ciron, sans oublier la mosaïque de forêts alluviales et de prairies bocagères des Landes : ces réservoirs de biodiversité et ces corridors écologiques font l'objet de périmètres précis.

Cependant, les SRCE n'étant pas applicables à la date de l'enquête publique, la CE considère qu'ils ne peuvent pas être pris en compte dans la MECDU.

5212 Les autres documents réglementaires de planification

Observations

Dans le Tarn-et-Garonne, un membre de la chambre d'agriculture questionne sur le respect des documents de rang supérieur et notamment du SCOT de Montauban.

Le syndicat mixte d'Aménagement du Bassin Versant du Ciron (33) a fait savoir que le projet n'est pas compatible avec le SAGE et sa règle n°3, qui précise que toute perte de zone humide doit être compensée par recréation, restauration ou réhabilitation à hauteur de 200% sur le bassin versant du Ciron.

Le conseil municipal d'Escaudes demande : *« de respecter les instructions de son PLU ainsi que les prescriptions du PNR des Landes de Gascogne »*

Déjà, lors de l'examen conjoint, le maire de Bernos-Beaulac (33) a souligné « *qu'un gros effort de la commune a été réalisé pour préserver la biodiversité (site Natura 2000) et les zones de captage AEP et a l'impression que le projet de lignes nouvelles vient gommer les efforts traduits dans le document d'urbanisme* ».
A Grenade (31), l'emprise de la LGV passe dans le périmètre rapproché du captage d'eau de Saint-Caprais qui alimente la banlieue Nord-Ouest et une partie de Toulouse.
Le projet a des répercussions conséquentes et contradictoires sur les documents communaux ou intercommunaux élaborés jusqu'alors.

MQ2 Le maître d'ouvrage peut-il assurer que le projet est clairement prévu dans les différents documents réglementaires de planification quand ils existent : Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), charte du Parc Naturel Régional (PNR) des Landes de Gascogne, Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE), Schémas de cohérence territoriale (SCoT), Plans de déplacements urbains (PDU). Qu'en est-il par

exemple du SCoT de Montauban ? Le projet peut-il être réalisé dans le respect des exigences ou prescriptions de ces documents de rang supérieur.

Réponse du maître d'ouvrage

RFF rappelle la distinction entre les notions de conformité, de compatibilité ou de prise en compte. La compatibilité avec les documents d'urbanisme n'est pas synonyme de conformité mais renvoie à la notion jurisprudentielle de « non contrariété avec les options fondamentales du document d'urbanisme». C'est bien cette notion de non contrariété qui a été analysée dans le dossier en ce qui concerne les 7 SCoT approuvés sur le périmètre du GPSO : de façon directe avec le SCoT de l'agglomération de Montauban, le SCoT du Marsan, le SCoT du Grand Dax, du Nord Toulousain, le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise, le SCoT du Pays de l'Agenais, ou de façon indirecte avec le SCoT de la grande agglomération toulousaine. L'analyse détaillée a permis de constater que le projet de ligne nouvelle est donc compatible avec ces documents de planification territoriale. Dans le cas du SCoT de Montauban, au chapitre « Un accroissement de la mobilité », la partie 3 est consacrée au projet des lignes nouvelles intitulée «Préparer l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) et de la nouvelle gare ». Il en est de même pour les deux PDU de Toulouse et Bordeaux, pour les SDAGE et SAGE, et la charte du PNR des Landes de Gascogne qui mentionnent à plusieurs reprises le projet de ligne nouvelle.
Concernant le Ciron (33), le dossier précise bien que les mesures compensatoires devront intervenir « conformément aux dispositions du SDAGE Adour-Garonne (…), ainsi qu'aux dispositions particulières des SAGE concernés ». Les dispositions du SAGE du Ciron (compensation à hauteur de 200% dans le bassin versant du Ciron) seront appliquées pour la mise au point du programme de mesures compensatoires.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a constaté que cette notion de compatibilité ou de prise en compte des documents de rang supérieur demeure abstraite pour beaucoup d'intervenants à qui il a fallu expliquer cette réalité lors des permanences, que la norme inférieure ne doit pas avoir pour effet ou pour objet d'empêcher ou de faire obstacle à la norme supérieure.

La commission d'enquête note quelques divergences entre les différents documents de planification. A cet égard, des communes ont été amenées à délibérer sur des points précis (voir § 53 du présent rapport : « analyse par commune »).

La commission constate que le projet est bien prévu dans les différents documents de planification supérieurs.

522 PADD et mise en compatibilité

Observations

Dans les dossiers MECDU, le maître d'ouvrage conclut systématiquement par la phrase : « *Au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet de ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ne remet pas en cause les orientations du PADD* ».

La commune de Bressols (82) déplore que le dossier MECDU ne prenne pas en compte les neuf axes du PADD et constate « *une conclusion hâtive, inexacte et non acceptable en l'état* » dans le dossier d'enquête.
La commune de Beautiran (33) relève : *« la traversée du ruisseau du Gât-Mort est scandaleuse : un viaduc de 430m de longueur apparaît être pour RFF la solution à tous les enjeux environnementaux. En réalité, ce corridor naturel, reconnu par différentes études comme étant un espace majeur pour la faune et la flore va être dévasté par cette infrastructure … le passage de la LGV sur le périmètre protégé de Bellefond est grave de conséquences… ».*

Or, le dossier MECDU de Beautiran conclut dans son chapitre 3-4 : *« Le projet de LN Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'a pas d'emprise au niveau des projets d'aménagements de la commune de Beautiran. Au vu des considérations précédentes, le projet est compatible avec les orientations d'aménagement ».*

La commune de Castres-Gironde (33) constate : *« la reconnaissance d'utilité publique des eaux de Bellefond et du Rocher et de leurs périmètres de protection n'est pas abordée et aucun descriptif n'est fait pour aborder cela ».*
Et le dossier MECDU de conclure dans le chapitre 3-4 : « *au vu de ces considérations, le projet de lignes nouvelles est compatible avec les orientations d'aménagement et de programmation ».*

Mme Delziers : *« Notre commune est en cours d'élaboration d'un plan local d'urbanisme dont la ligne directrice est « Préserver le Bien Vivre à Caumont » définitivement remis en cause par la fracture LGV»* (82-CAUM-020).

MQ3 RFF s'engage-t-il à mentionner les incidences effectives de la LGV dans les PADD au chapitre 3-4 des MECDU ainsi qu'au chapitre « Transports », sous forme rédigée, voire graphique, afin que ces éléments puissent être retranscrits dans les règlements et les documents graphiques.

Réponse du maître d'ouvrage

« Le projet ferroviaire ne remet pas en cause les dispositions du PADD des communes concernées compte tenu des mesures d'insertion prises pour l'intégration du projet, notamment pour remédier à l'effet de coupure avec le rétablissement des voiries et des réseaux, ainsi que de la part limitée que représente l'emprise prévisionnelle vis-à-vis du territoire communal (1.6 % en moyenne, et supérieure à 5% pour seulement 7 communes avec un maximum de 7,3%). Une analyse des incidences du GPSO sur les axes du PADD de la

commune est menée. Seuls les axes du PADD en lien avec le projet de lignes nouvelles sont analysés. Il est précisé en conclusion que le GPSO ne remet pas en cause « les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques » (art L. 123-1-3 du code de l'urbanisme) contenues dans cette pièce non opposable du PLU. Les conclusions du chapitre 3-4 des dossiers MECDU des communes de Beautiran et Castres-Gironde ne concernent pas le PADD mais les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Ces OAP constituent l'une des pièces opposables du dossier de PLU. Elles exposent la manière dont la collectivité souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager des quartiers ou des secteurs de son territoire. Elles doivent être établies dans le respect des orientations générales définies au PADD et concernent souvent un secteur localisé du territoire communal sur lequel les OAP proposent un plan de principe des aménagements à terme. Sur les communes de Beautiran et Castres-Gironde, le projet de lignes nouvelles n'a effectivement aucune emprise sur les OAP de ces deux communes, qui sont relativement éloignées du tracé proposé à l'enquête. D'où la conclusion du chapitre 3-4 de ces dossiers MECDU:« au vu de ces considérations, le projet de lignes nouvelles est compatible avec les orientations d'aménagement et de programmation ». Le projet présente des effets d'emprises ailleurs sur le territoire communal, ce qui est abordé par le dossier de MECDU dans l'évaluation environnementale (cf. Gât-Mort et captage AEP de Bellefond et Rocher). L'implantation du projet ferroviaire sur le territoire communal pourra conduire, le moment venu, la commune ou l'EPCI à reprendre en conséquence les orientations d'aménagement territorial qui guident son PADD, notamment pour les communes concernées par les projets de gares nouvelles. Pour autant, cette démarche ne peut être conduite que par la collectivité elle-même car son cadre dépasse le projet ferroviaire ; la procédure de MECDU ne peut donc pas conduire à se substituer à elle. Pour tenir compte de cette préoccupation, le maître d'ouvrage propose d'ajouter en conclusion du dossier MECDU des communes Brax, Bressols et Escaudes, concernées par les projets de gares nouvelles, la mention des aménagements liés au projet ferroviaire, et la possibilité en découlant d'une modification des orientations du PADD pour en tenir compte.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de la proposition d'ajout faite par le maître d'ouvrage pour les communes de Brax, Bressols et Escaudes, concernées par les projets de gares nouvelles.

Même si l'on considère que le PADD n'est pas opposable aux tiers, il n'en demeure pas moins qu'il explicite les orientations prospectives d'aménagement fixées par les décideurs locaux. Dès lors, toute perturbation qui viendrait à contrarier ces axes de développement doit être signalée, le projet d'aménagement de la LN Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax devant faire partie des orientations des PADD. Et il apparaît nécessaire de

mentionner le projet de GPSO sur tous les documents d'urbanisme des communes traversées.

La commission demande que chaque PADD soit complété et modifié pour intégrer, dans ses orientations, les contraintes du projet.

523 Les emplacements réservés

5231 La durée de validité de l'emplacement réservé

Observations

Le gel et les contraintes du foncier dans les emplacements réservés sont également abordés.

La commune de Bressols mentionne le 2 décembre 2014: *« La création d'emplacement réservé pénalise tout projet d'aménagement territorial de la commune pendant une durée indéterminée et paralyse ses capacités d'aménager ; cette contrainte gèle toute initiative privée des propriétaires fonciers. Si la nécessité de cet ER est évidente au regard du projet ferroviaire, sa durée devrait être la plus brève possible »*

MQ9 Quelles garanties de durée de validité de l'emplacement réservé RFF peut-il donner ?

Réponse du maître d'ouvrage

« Les emplacements réservés au GPSO entreront en vigueur au moment de la DUP. Après mise en service du GPSO, SNCF-Réseaux demandera leur suppression sur les surfaces non utilisées par l'infrastructure. Ces suppressions pourront être mises en œuvre à l'occasion de toute procédure d'évolution des documents d'urbanisme, y compris par le biais d'une modification simplifiée (...) ».

Appréciation de la commission d'enquête

Un emplacement réservé permet de réserver des terrains pour la réalisation de voies et ouvrages publics ou d'installations d'intérêt général. La superficie des emplacements réservés est déterminée par l'emprise nécessaire à la réalisation du ou des projets. Le terrain qui fait l'objet d'un emplacement réservé est « gelé », articles L123-1, L123-2, L123-17 et L230-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Les emplacements réservés n'ont pas de durée initialement fixée. Ils peuvent être supprimés à tout moment par les autorités compétentes à l'occasion d'une révision ou modification du PLU.

La réponse du maître d'ouvrage à propos des emplacements réservés est conforme aux dispositions prévues par le code de l'urbanisme.

5232 Gel et contraintes du foncier

Observations

La commune de Castres-Gironde écrit le 15 octobre 2014 *: «les emplacements en projet de réservation occupe beaucoup plus de surfaces que l'emprise de la voie ferrée…les emprises foncières définitives ne sont pas encore connues et les propriétaires concernés ne sont ni avertis, ni contactés, ni informés à ce jour. Dans ces conditions équivoques, des précisions doivent être données sur les parcelles que RFF envisage d'exproprier ou de toucher par les travaux afin de donner une prévisibilité acceptable.*

MQ10 Bien que le dossier évoque l'étape de l'enquête parcellaire pour apporter des précisions, le maître d'ouvrage est-il en mesure de lever les incertitudes qui pèsent sur les propriétaires et dans quels délais ? Sinon quelles compensations les propriétaires seront-ils en droit d'attendre ?

Réponse du maître d'ouvrage

« A la suite de la DUP, les emprises foncières précises du projet seront établies, sur la base du projet définitif établi dans le cadre de la phase des études détaillées. Cette phase d'étude s'accompagnera d'une concertation locale à laquelle les propriétaires seront associés, puis ceux dont les biens seront compris dans ces emprises seront informés individuellement de l'ouverture des enquêtes parcellaires (...) Pendant toute la durée du chantier et jusqu'à la mise en service du GPSO, les ER resteront nécessaires. A compter de la DUP et donc de l'entrée en vigueur des ER, les propriétaires concernés bénéficieront d'un droit de délaissement leur permettant «d'exiger de la collectivité ou du service public au bénéfice duquel le terrain a été réservé qu'il soit procédé à son acquisition » (C. urb. L 123-17). A noter également que l'introduction d'un ER n'introduit pas de contrainte pour les propriétaires dans la gestion courante des terrains concernés, et que les ER non utilisés seront supprimés après mise en service de la ligne. La réglementation nationale ne prévoit pas d'autre compensation. »

Appréciation de la commission d'enquête

L'article L 123-17 du code de l'urbanisme ouvre aux propriétaires d'emplacements réservés un droit de délaissement leur permettant de mettre les bénéficiaires en demeure d'acquérir ou de lever la réserve. Le propriétaire d'un terrain bâti ou non bâti réservé par un PLU peut, dès que le plan est rendu opposable, exiger de la collectivité publique ou du service public au bénéfice duquel le terrain a été réservé qu'il soit procédé à son acquisition dans les conditions et délais mentionnés aux articles L 230-1 et suivants soit un délai d'un an à compter du dépôt de la demande en mairie pour se prononcer. Les textes ne prévoient pas de compensation.

La commission prend acte que la réglementation ne prévoit pas de compensation, que l'ER sera strictement limité aux besoins et que le propriétaire peut utiliser son droit de délaissement.

5233 Les acquisitions hors emprises

Observations

Le Maire de Dunes (82) observe : *« L'association de défense des intérêts des riverains de la LGV Méditerranée nous a fait part de l'engagement de l'Etat du TGV Méditerranée, déclarée d'utilité publique le 31 mai 1994 et notamment : indemnisation des riverains par la possibilité offerte à tout propriétaire domicilié dans une bande de 300m centrée sur l'axe du projet d'obtenir l'acquisition de son habitation à compter de la DUP et jusqu'au terme d'un délai de 3 ans après la mise en service de la ligne »*

MQ11 Le maître d'ouvrage est-il en mesure de proposer les mêmes garanties d'acquisition que celles qui ont prévalu pour la LGV Méditerranée ?

Réponse du maître d'ouvrage

« (...) La mesure évoquée en référence à la LGV Méditerranée avait été prise à une époque où la réglementation sur le bruit était encore en émergence (...) Elle n'est plus d'actualité et n'a jamais été reconduite à l'occasion des projets de lignes nouvelles qui ont suivi (...) Désormais, pour les habitations qui ne se situent pas dans les emprises, le maître d'ouvrage a une obligation de résultat en matière de bruit, avec un maximum de 60 dB(A) (bruit moyen de jour pour une LGV, alors qu'il était de 62 pour la LGV Méditerranée). Plus généralement, les impacts générés par la ligne nouvelle font l'objet de mesures d'insertion adaptées: protections à la source (privilégiées) ou de façade pour limiter le niveau sonore au droit des habitations afin de répondre aux prescriptions réglementaires, insertion paysagère, rétablissements des réseaux par exemple. Le projet comporte ainsi les dispositions (de préférence collectives) destinées à préserver l'environnement humain ».

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte que les acquisitions qui ont prévalu sur la LGV « méditerranée » avaient pour origine le bruit et que le maître d'ouvrage n'est lié que par une obligation de résultat sur les niveaux de bruit et plus généralement sur les impacts pour l'environnement humain et que les prescriptions réglementaires seront appliquées.

5234 Le cas de subventions obtenues antérieurement

Observation

A Saint-Selve (33), dans l'ER destiné à la base « travaux », existent des espaces forestiers avec plan de gestion. Les propriétaires ont obtenu des subventions pour le reboisement et se posent la question des conditions de leur indemnisation. *« Il semblerait qu'un dépôt logistique pour le matériel de la LGV soit susceptible d'être construit sur nos parcelles au lieu "Lescourgeolles" Certaines de ces parcelles sont sous la loi "Sérot-Monichon" et d'autres ont été subventionnées par la tempête de 1999 »* (33-SSEL-34).

MQ12 Partant de l'exemple de Saint-Selve (33), comment seront prises en compte ces subventions ? L'incertitude sur le devenir des 40 ha mis en ER leur permet-elle de choisir entre vente et bail ?

Réponse du maître d'ouvrage

« Le site de Saint-Selve est effectivement prévu pour l'implantation d'une base travaux, avec constitution d'un ER en conséquence (…) Le maître d'ouvrage, ayant prévu l'acquisition des terrains, sera en capacité de le faire selon le périmètre précisé lors des enquêtes parcellaires. L'expropriation pour cause d'utilité publique constitue un cas de force majeure qui dispense le sylviculteur de rembourser les aides perçues par l'Etat pour le nettoyage et le reboisement de leurs parcelles, lorsque celles-ci sont affectées par l'emprise d'un projet déclaré d'utilité publique. Si pour une raison non identifiée à ce jour, le propriétaire devait néanmoins rembourser ces aides, il serait indemnisé par SNCF Réseau, conformément aux dispositions du Code de l'expropriation qui stipule que « les indemnités allouées doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation » (art. L. 321-1). Ces dispositions s'appliquent également aux divers engagements souscrits sur des futurs terrains d'assiette de la LGV, qu'ils soient fiscaux (ex : dispositif Sérot-Monichon), de gestion durable (ex : Plan Simple de Gestion, certifications du type PEFC-FSC…), environnementaux (ex : contrats Natura 2000, contrat de stockage de carbone…) ou qu'il s'agisse de contrats tels que des baux de chasse, d'affichage (…)».

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de cette réponse. La réglementation du code de l'expropriation art L 321-1 protège l'exproprié du remboursement de subventions obtenues antérieurement sur les terrains d'assiette de la LGV, objets de l'expropriation. L'utilité publique d'un terrain dispense le propriétaire de rendre compte de subventions obtenues à différents titres et le maître d'ouvrage précise qu'il assumera sa responsabilité si la dispense de remboursement n'est pas automatique.

5235 Pertinence des emplacements réservés

Observations

A Saint Selve (33), Campsas (82), Fronton (31), Pompignan (82), les observations font valoir que les emplacements réservés (ER) vont bien au-

delà des limites nécessaires au projet. Ils ne se limitent pas à l'infrastructure et à ses 25 m règlementaires de part et d'autre du tracé et des bases de travaux.

La commune de Castres-Gironde (33) relève dans sa délibération : « *les emprises du passage au dessus des voies enjambant en particulier la D119 font 10 fois sa largeur* ».(COUR-63)

MQ4 Pourquoi la mise en compatibilité des PLU ne s'est-elle pas limitée à ce qui est nécessaire à la réalisation du projet de LGV et de ses accès (article L123-14 du code de l'urbanisme) ?

Réponse du maître d'ouvrage

«(…) L'introduction d'emplacements réservés (ER) fait partie des dispositifs recommandés et classiques en la matière. Comme il est précisé dans le dossier d'enquête, le dimensionnement de ceux-ci est plus important que le strict besoin d'emprise pour la réalisation et l'exploitation de l'infrastructure(…) Si l'introduction d'ER n'est pas indispensable, contrairement à l'adaptation des règlements ou à la suppression des EBC, elle est courante pour les grands projets ferroviaires ou autoroutiers et avec un dimensionnement permettant la mise au point finale du projet technique et des mesures d'accompagnement, dès lors que pour des projets de cette ampleur, les dossiers d'enquête préalable aux DUP ne peuvent pas définir la localisation précise des ouvrages ni des parcelles qui devront être acquises quelques années plus tard et doivent donc protéger les futures emprises de toute construction ou d'installation nouvelle qui viendraient compromettre ou rendre plus onéreuse la réalisation future de l'infrastructure. Ceci ne fait pas obstacle à d'éventuels ajustements finaux résultant de la phase d'études détaillées(…) A cet égard, il peut être noté que les DUP autoroutières (A89, A20…) introduisent couramment des emplacements réservés de 300 m de large en moyenne, calés sur les bandes d'étude accompagnant les tracés soumis à enquêtes publiques. Les marges retenues pour le projet ferroviaire sont plus restreintes… ».

Appréciation de la commission d'enquête

De l'avis même du maître d'ouvrage, l'introduction d'emplacements réservés (ER) n'est pas indispensable et ressortir plutôt d'habitudes prises. Par ailleurs, le maître d'ouvrage lui-même n'a pas jugé utile d'en solliciter la création dans sa demande de mise en compatibilité du projet de PLU de Bourriot-Bergonce et en réponse à la question MQ8 portant sur la création éventuelle d'ER supplémentaires, il confirme que « *(…) Pour autant, cela ne posera pas de difficulté pour la réalisation du GPSO dès lors que les emprises resteront bien dans les zones du document d'urbanisme dont les règlements auront été mis en compatibilité et qu'elles ne concerneront pas des espaces boisés classés (EBC) (…)* »

Il ressort de cette analyse qu'une MECDU ne portant pas création d'ER suffit à rendre possible la réalisation d'un projet dès lors que les pièces réglementaires sont adaptées en conséquence.

La commission d'enquête prend acte que le maître d'ouvrage a choisi l'option de définir des emplacements réservés.

Observations

A Pontonx-sur-l'Adour (40), un habitant constate que sa maison d'habitation est incluse dans un emplacement réservé. Il souhaite que les parcelles concernées de sa propriété soient acquises dans le cadre du projet.
La municipalité de Lucbardez-et-Bargues (40) renouvelle la demande formulée auprès de RFF par son maire, d'une réduction de l'emplacement réservé impactant principalement la propriété de M. Naura (EUP-40-LUCB-6-11).
Lors d'un entretien le 23 octobre 2014, avec le maire de Bégaar (40), un membre de la commission d'enquête a relevé un problème résultant du fait qu'une révision du PLU approuvée le 30 septembre 2013 n'a pas été prise en compte dans la MECDU. Cette révision est relative à un projet de station photovoltaïque qui a fait l'objet d'une zone AUer légèrement amputée par l'ER.

MQ5 Y-a-t-il pour le maître d'ouvrage, une nécessité de définir des emplacements réservés dans les dossiers de MECDU et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment résoudre le chevauchement de l'ER au profit de RFF et de la zone AUer affectée à la centrale photovoltaïque de Bégaar ?

Réponse du maître d'ouvrage

« (…) Concernant le document de mise en compatibilité du PLU de Begaar, la question soulevée concerne l'extrémité du projet de rétablissement de la RD 425, prévue en pont-route. Il s'avère que par erreur le document mis à l'enquête ne fait pas mention de la révision simplifiée n°1 de septembre 2013, ce qui n'a pas été détecté non plus lors de la réunion d'examen conjoint. L'objet de cette révision simplifiée a consisté exclusivement « en la création d'un secteur d'activités dédié à la promotion des énergies renouvelables pour l'installation d'une centrale photovoltaïque d'une superficie globale de 30 ha ».
La mise en compatibilité n'ayant pas porté sur le règlement de la zone Auer ainsi créée, l'emplacement réservé pour le rétablissement de la RD 425 ne peut empiéter sur cette zone. D'une manière générale, les rétablissements de voiries donnés dans le dossier soumis à l'enquête publique sont susceptibles d'ajustements lors des étapes d'études ultérieures. En l'occurrence, la géométrie de ce rétablissement peut être adaptée afin d'éviter tout chevauchement avec la zone AUer et les ER peuvent être réduits en conséquence. Le dossier sur lequel la commune de Begaar sera consultée à l'issue de l'enquête (avec le rapport de la commission d'enquête), avec un délai de deux mois pour se prononcer, sera adapté en conséquence. »

Appréciation de la commission

Le maître d'ouvrage reconnaît qu'il s'agit d'une erreur qui sera rectifiée à l'issue de l'enquête.

Observation

La commune de Saint-Jory (31), la Communauté Urbaine « Toulouse Métropole » et la commission d'enquête GPSO/AFNT se sont ému de la superposition des deux ER des enquêtes GPSO/LN et GPSO/AFNT, ce qui gêne la lecture des cartes et remet en cause la légalité des deux ER. Il semblerait qu'il y ait amalgame entre les deux ER pour ces deux enquêtes distinctes. La superficie de l'ER de GPSO/LN à Saint Jory (31) n'est pas déterminée et sa destination n'est pas mentionnée.

Question de la commission d'enquête

MQ6 Doit-on considérer que le seul ER cohérent et valable pour les deux enquêtes GPSO/LN et GPSO/AFNT distinctes, soit celui référencé n°74 ? Cette situation est-elle normale sachant que pour le cas de Saint-Médard-d'Eyrans, il y a deux MECDU distincts ?

Réponse du maître d'ouvrage

« Les communes de Saint-Jory et de Castelnau d'Estrétefonds (Haute-Garonne), comme la commune de Saint-Médard-d'Eyrans (Gironde) se situent à l'interface de deux opérations du GPSO et elles font chacune l'objet de deux MECDU distinctes. Chaque MECDU conduit à introduire son propre emplacement réservé. Ainsi à Saint-Jory, l'ER n°74 est celui destiné au projet des lignes nouvelles tandis que l'ER n°73 est celui destiné aux AFNT. En réponse à l'affirmation ci-dessus selon laquelle « la superficie de l'ER de GPSO/LN à St-Jory (31) n'est pas déterminée et sa destination n'est pas mentionnée » il est possible de se référer au dossier de *MECDU de St-Jory, (LN) où figure (page 50) la mention des 215 500 m2 d'emplacement réservé au projet de lignes nouvelles(…)A Saint-Jory, une superposition des ER a été retenue : d'une part, parce que cela correspond à une réalité temporelle (la base travaux liée à l'opération AFNT sera finalisée avant le démarrage des travaux des lignes nouvelles) d'autre part, parce que cela correspond bien à une réalité technique (interpénétration des deux projets) ». La DDT a confirmé le bien-fondé de cette superposition en indiquant « que deux ER se superposent effectivement mais que le bénéficiaire est le même » et que « la rédaction des dossiers sera ajustée en précisant l'interpénétration technique des deux projets afin de clarifier cet enchaînement temporel d'une part et cette interpénétration technique d'autre part ». A l'issue de cet examen conjoint, les dossiers de MECDU ont été amendés afin d'apporter des précisions sur ces situations particulières. Ainsi,*

au § 5.3 du dossier de St-Jory (LN), il est précisé qu' « un autre ER est prévu pour le projet des AFNT, dans le cadre de la mise en compatibilité menée au titre de cette opération. Cet ER n°73 a été défini en cohérence avec celui du projet de LN. Au niveau de la base travaux arrière au droit de l'Hers prévue dans le cadre des AFNT, il se superpose à celui réservé au projet de LN. S'agissant d'une installation provisoire de chantier, sa période de fonctionnement sera calée en fonction du planning de réalisation du projet de LN. Par ailleurs, au niveau de son extrémité nord, il se superpose légèrement à l'extrémité sud de l'emplacement réservé au projet de LN. Cette situation ponctuelle s'explique par l'interpénétration des deux projets ferroviaires à cet endroit ». Dans son courrier transmis le 21 juillet 2014 (cf. dossier MECDU), postérieurement à la réunion, la CUTM ne s'interroge plus sur le bien-fondé juridique de la superposition mais se contente d'indiquer « qu'étant donné qu'il s'agit d'une installation provisoire de chantier pour les AFNT (ER 73), il est préférable de ne pas superposer les ER à cet endroit et de favoriser l'ER 74 pour les lignes nouvelles qui constitue in fine l'aménagement pérenne ». Cette question n'est pas abordée non plus dans les contributions faites lors des enquêtes publiques. Enfin, la superposition d'emplacements réservés est admise par la jurisprudence, dès lors que leurs affectations sont compatibles, ce qui est le cas en l'occurrence (CE, 8 janvier 2010, n° 303869). »

Appréciation de la commission

Le maître d'ouvrage rappelle la succession de réflexions et débats concernant ce thème, qui sont de nature à justifier la superposition des emplacements réservés ER 73 pour les AFNT et ER 74 pour la LN. Pour les AFNT, il s'agit d'une installation provisoire de chantier, que le bénéficiaire est le même pour les deux ER et que cette possibilité est admise par la jurisprudence. La commission prend acte de cette réponse.

Observations

Plusieurs observations évoquent le dimensionnement des rétablissements de voiries prévus dans les emplacements réservés (agglomération d'Agen, extension d'un emplacement réservé est sollicitée au lieu-dit « Berdole » pour permettre de calibrer correctement le chemin de Mataly pour accéder à la future Technopole Agen-Garonne (TAG). RFF prévoyait dans le dossier, au PK 139, un rétablissement de la voirie Grandfonds vers le chemin de Mataly mais ne permettait pas la circulation de véhicules à gros gabarit sur le chemin de Mataly.

La commune de Lucbardez-et-Bargues (40) demande la réduction de la surface de l'emprise dans le quartier de Sillat, à l'Est, sur la RD 932.

MQ7 Il est demandé au maître d'ouvrage de se prononcer sur ce type de demande et d'indiquer la procédure qui sera suivie pour procéder aux modifications demandées et à la mise à jour des emplacements réservés.

Réponse du maître d'ouvrage (agglomération d'Agen)

« Les discussions seront poursuivies avec la Communauté d'Agglomération d'Agen afin d'estimer la nécessité d'ajuster le contour précis des ER dans deux secteurs :
-là où la liaison inter-gares (LIA) se jumelle à la section S3 (liaison RD 656 – RD 119) du projet de rocade ouest d'Agen, c'est-à-dire au sud du projet de giratoire G4
-là où la voirie routière d'accès à la gare nouvelle se superpose partiellement au projet routier S3, entre les giratoires G2 et G3.
Au stade actuel des échanges avec l'Agglomération et en lien avec les services de l'Etat, il apparaît que les emplacements réservés au GPSO ne posent pas de difficulté pour l'instruction de la DUP du barreau S3 prochainement soumise à enquête publique dans la mesure où ces projets sont compatibles. Le dossier de MECDU pourra néanmoins être complété afin de rappeler la compatibilité des deux projets et de préciser les conditions foncières et techniques dans lesquelles ils s'organiseront :
-s'agissant du secteur de jumelage, les deux projets sont distincts (l'un ferroviaire, l'autre routier) et ne concernent pas les mêmes assiettes foncières. Les emprises définitives de la LIA seront définies en ce sens et en concertation avec l'Agglomération d'Agen à l'issue de la phase des études détaillées.
-s'agissant de la section située entre les giratoires G2 et G3, les deux projets routiers portés par SNCF Réseau et l'Agglomération d'Agen sont similaires et il sera défini, le moment venu, les modalités de maîtrise foncière et de mise à disposition des emprises correspondantes pour la réalisation des travaux (…) »

Avis de la commission

La commission d'enquête prend acte que le maître d'ouvrage complètera le dossier MECDU afin de rappeler la compatibilité des deux projets.

Réponse du maître d'ouvrage (lieu-dit Berdole)

«(…) S'agissant du lieu-dit Berdole, le maître d'ouvrage n'envisage pas de retenir la proposition d'extension de l'ER formulée par l'Agglomération d'Agen, dans la mesure où le périmètre d'ER soumis à enquête publique est suffisant pour la réalisation du projet. Ceci ne fait pas obstacle à d'éventuels ajustements du rétablissement routier, suite à la phase d'études détaillées et à la concertation locale associée ».

Avis de la commission d'enquête

Ce type de problème se réglera au stade de l'avant-projet détaillé (APD). Par ailleurs, une surface insuffisante d'ER n'interdit pas la réalisation du projet au-delà des limites de cet ER, dès lors qu'il s'insère dans la bande des 500m.

Réponse du maître d'ouvrage (Lucbardez-et-Bargues)

«(…) La commune de Lucbardez-et-Bargues est actuellement soumise au RNU

(Règlement national d'urbanisme) et n'est pas concernée par la procédure de MECDU. Suite à un avis défavorable de l'Etat concernant son projet de PLU arrêté le 10/02/2014, la commune a repris son projet de PLU afin d'y intégrer notamment les dispositions permettant d'assurer sa compatibilité avec le GPSO. S'agissant de l'emplacement réservé au GPSO tel qu'il est prévu au niveau du quartier du Sillat, le maître d'ouvrage confirme sa position déjà exprimée à la commune par courrier du 26 septembre dernier, à savoir que le dimensionnement prévu est nécessaire pour garantir la disponibilité du foncier nécessaire aux travaux du rétablissement de la RD 392 (dont la mise au point finale relèvera de la phase d'études détaillées). Après mise en service du GPSO, la suppression des ER pourra intervenir, sur les surfaces non utilisées par la voirie. Cette suppression pourra être mise en œuvre à l'occasion de toute procédure d'évolution du PLU de Lucbardez-et-Bargues, y compris par le biais d'une modification simplifiée. »

Appréciation de la commission

La commune de Lucbardez-et-Bargues n'étant pas concernée par la MECDU, l'observation est ici hors sujet.

5236 Perspective d'emplacements réservés supplémentaires

Les particuliers dont les propriétés sont coupées en deux ou déstructurées s'opposent catégoriquement au projet. Ceux dont les propriétés sont traversées sans conséquences graves, manifestent leur inquiétude quant à la desserte des réseaux (eau, électricité) et aux accès. Ceux dont la propriété est touchée demandent des informations plus précises sur l'indemnisation, l'aménagement foncier, les rétablissements de voirie, les possibilités de PGF supplémentaires, une cession entière de la parcelle plutôt qu'une partielle, l'enquête parcellaire. Les derniers particuliers concernés qui sont peu nombreux, sont favorables au projet, soit sans réserve, soit avec des réserves liées au montant de l'indemnisation, à la cession globale et non morcelée, à la priorité accordée dans les transactions à venir (…).

Question de la commission d'enquête

MQ8 Si des emplacements réservés supplémentaires sont proposés, devront-ils faire l'objet d'une nouvelle enquête publique, une fois la DUP prise ? Les ajustements seront-ils directement intégrés dans la DUP à prendre ? Si oui, les nouvelles emprises n'auront pas été soumises à enquête publique. Est-il donc légal de ne pas consulter le public dans ce cas ? Enfin, dans ce contexte, et d'une manière plus générale, pourquoi avoir défini des emplacements réservés ?

Réponse du maître d'ouvrage

« Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du document d'urbanisme – et donc notamment d'emplacements réservés (ER) – peuvent «

être éventuellement modifiées pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête » (C. urb. Art.R.123-23-1). Cette éventuelle modification intervient avant le recueil de l'avis de la commune ou EPCI et avant l'approbation de la MECDU par décret. A l'exception de ce cas bien circonscrit d'adaptation possible entre l'enquête et la DUP, il ne peut pas être introduit de nouveaux ER sans une nouvelle procédure de mise en compatibilité avec enquête publique(…) Le report des emplacements réservés tels que figurant aux dossiers présentés à l'enquête publique ne fait pas obstacle au calage final du projet en phase d'études de détail. A l'issue de cette phase de définition du GPSO, certaines emprises du projet (ou aménagements, mesures complémentaires) pourraient ponctuellement ne pas s'inscrire au sein des emplacements réservés. Pour autant, cela ne posera pas de difficulté pour la réalisation du GPSO dès lors que les emprises resteront bien dans les zones du document d'urbanisme dont les règlements auront été mis en compatibilité et qu'elles ne concerneront pas des espaces boisés classés (EBC), ou que ces aménagements ou mesures seront positionnées dans des zones le permettant. Le chapitre 3.1 des dossiers MECDU rappelle les « marges » prises à cet égard : mise en compatibilité des règlements des zones recoupées par la bande d'étude de 500 m, déclassement des EBC avec une marge de + 50 m par rapport aux emprises prévisionnelles (sauf passage en zone Natura 2000) (…) En cas de nécessité d'ajustement postérieure à la DUP, il est possible de recourir à un autre cadre réglementaire, sauf évolution du PLU à l'initiative de la collectivité : ainsi, le maître d'ouvrage a été amené à déclencher une procédure complémentaire en application de l'article L 300-6 du code de l'urbanisme (Tours-Bordeaux et Bretagne – Pays de la Loire), pour permettre, de manière marginale, des ajustements de tracés et remédier à une insuffisance de déclassement d'EBC avec une déclaration de projet au titre d'une opération d'aménagement. Ceci illustre bien l'enjeu de disposer d'une souplesse suffisante dans les adaptations de règlement et les déclassements d'EBC dans la procédure de DUP(…) ».

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de cette réponse.
La modification d'ER est possible dans le cadre de la présente enquête mais postérieurement l'introduction de nouveaux ER nécessitera une nouvelle procédure. L'exemple de la ligne Tours-Bretagne-Pays de la Loire illustre le commentaire de la commission ci-dessus concernant la pertinence des ER (déclaration de projet et DUP).

524 Le règlement du document d'urbanisme et les servitudes

La commune de Castres-Gironde (33) pointe dans une délibération : *« La reconnaissance d'utilité publique des eaux de Bellefond et du Rocher et de leurs périmètres de protection n'est pas abordée et aucun descriptif n'est fait pour aborder cela. Il y a contradiction sur ce sujet en particulier à propos des affouillements* ».

Dans l'article N2 du règlement, il est proposé la modification suivante : « Sont par ailleurs autorisés les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits ».

Question de la commission d'enquête

MQ13 Le maître d'ouvrage précisera s'il maintient cette formulation pour le cas d'espèce compte tenu de la proximité de l'AEP de Bellefond ? Par ailleurs, le projet de règlement figurant dans le dossier MECDU ne doit-il pas respecter les prescriptions de la DUP de l'AEP Castres de 1988 qui stipule « *qu'à l'intérieur du périmètre de protection rapprochée, tout dépôt, installation ou activité autres que ceux strictement nécessaires à l'exploitation et à l'entretien des points d'eau sont interdits* » ?

Réponse du maître d'ouvrage

Cette formulation est nécessaire pour permettre la réalisation des travaux de l'infrastructure ferroviaire. Dans ce périmètre, l'aménagement devra bien entendu respecter les dispositions de l'arrêté portant DUP du captage de Bellefond-Rocher du 7 juillet 2014 (captage dans l'oligocène) ; dans son article 8.2, celui-ci soumet à conditions particulières différentes activités, dont les projets de création de voies (routières, ferroviaires) et comporte un article 8.5 – Prescriptions particulières pour infrastructures de transport qui prévoit que :
« Tout projet d'infrastructure de transport faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique postérieure à la publication du présent arrêté ne devra en aucun cas avoir d'impact qualitatif ou quantitatif sur les ressources en eau.
La DUP et les autorisations nécessaires au projet de l'infrastructure de transport comporteront toutes les modalités mises en oeuvre dans la réalisation et l'exploitation de cette infrastructure dans les périmètres de protection rapprochée et éloignée afin de préserver les ressources en eau. Ces modalités seront notamment définies sur la base des études approfondies complémentaires qui devront être menées et qui justifieront l'adaptation des prescriptions édictées dans le présent arrêté ». A cette fin, des études approfondies seront menées lors des études détaillées afin de présenter un dossier complet à l'approbation des services de l'Etat dans le cadre de la procédure loi sur l'eau. L'arrêté préfectoral du 25 avril 1988 porte sur la DUP du captage profond de Bellefond (captage dans l'éocène) et a donc un autre objet ; le projet de lignes nouvelles ne touche pas le périmètre de protection rapprochée, plus réduit que celui relatif aux captages dans l'oligocène (passage de la ligne à environ 300 m des limites de ce périmètre)».

Appréciation de la commission d'enquête

La commission s'inquiète de l'autorisation systématique d'affouillements prévue dans le règlement des documents d'urbanisme.

Le maître d'ouvrage précise que des études approfondies seront menées lors des études détaillées afin de présenter un dossier complet à l'approbation des services de l'Etat dans le cadre de la procédure « loi sur l'eau ».

Le maître d'ouvrage devra tenir compte de toutes les servitudes des PLU et rappeller ces obligations dans le rapport de présentation.

Observations

La commune de Saint-Porquier (82) observe que le remblai préconisé par RFF ne respecte pas le PPRI du 6 novembre 2000.

La commune de Campsas (82) observe : *« La modification du règlement du PLU liée aux zones traversées est indiquée pour tous les articles faisant restriction avec l'ajout d'une exclusion des ouvrages RFF des contraintes liées au zonage, de l'autorisation des aménagements RFF sur toutes les zones traversées… ».*

La commune de Saint-Médard-d'Eyrans (33) *: « La profonde restructuration des sols (remblais, déblais) sera génératrice de problèmes quant à l'apparition, notamment de nouvelles zones inondables. Il est donc impératif que RFF anticipe et finance la mise en place de tous dispositifs efficaces tendant à proscrire ces problématiques (bassins d'étalement, bassins de rétention…).*

MQ14 Comment RFF a-t-il pris en compte ces mesures réglementaires obligatoires dans les modifications du règlement MECDU ?

Réponse du maître d'ouvrage

« Les dossiers de MECDU ne traitent pas directement de la compatibilité avec les servitudes d'utilité publique. Ce point est traité dans l'étude d'impact au chapitre F-3.3- § 5.2.1.5 Effets et mesures sur les réseaux, servitudes ou s'agissant par exemple des périmètres AEP au chapitre F-3.3 - § 5.2.3.3 et 5.3.4.2 Effets et mesures concernant les eaux souterraines ou au chapitre F-3 - § 5.2.8.2 s'agissant des Effets et mesures sur les monuments et sites protégés. Ces différentes servitudes sont traitées de façon détaillée dans les cahiers géographiques (F- 4.1 à 4.15) aux chapitres : § 3.2.1.3 et § 3.3.1.3 Effets et mesures sur l'organisation du territoire- § 3.2.3.3 et 3.3.3.3 Effets et mesures sur les eaux souterraines - § 3.2.5.1 et § 3.3.5.1 Effets et mesures sur le patrimoine (monuments et sites protégés).Néanmoins, les dossiers de MECDU traitent indirectement de la compatibilité avec les servitudes d'utilité publique, dès lors que ces servitudes ont été déclinées au sein des règlements des documents d'urbanisme.Les prescriptions relatives aux PPRI ont ainsi été prises en compte dans la conception du projet. Les données et plans ont été recueillis auprès des Services de l'Etat (DDT/ DDTM service Police de l'Eau) et une concertation continue avec les services Police de l'Eau a été réalisée afin de valider avec eux les hypothèses, règlements, compatibilité et résultats pris en compte dans le cadre des études grande hydraulique. Par exemple, pour la commune de Saint-Porquier, l'article 2-1-1-1 de la zone rouge précise que sont

interdits « toutes constructions, travaux, digues et remblais, clôtures, haies, plantations, installations et activités de quelque nature qu'ils soient, à l'exception de ceux visés aux articles 2-1-1-2 et 2-1-2 ci-après », et l'article 2-1-1-2 indique que sont autorisés « les travaux d'infrastructure publique, y compris la pose de lignes et de câbles à condition de ne pas aggraver les risques et leurs effets de façon notable et après étude hydraulique ». Le projet GPSO constitue une infrastructure publique et une étude grande hydraulique a été réalisée afin d'identifier les effets du projet sur les niveaux et vitesses d'eau et de proposer des mesures de réduction adaptées afin de ne pas aggraver les risques. Ces dispositions seront précisées dans le cadre des études détaillées en vue de l'accomplissement de la procédure loi sur l'eau. Enfin, la mise en compatibilité est transcrite dans le document d'urbanisme sans que cela affecte les informations déjà existantes».

Appréciation de la commission d'enquête

Les plans de servitudes sont des éléments obligatoires dans un document d'urbanisme et ne figurent pas dans le dossier MECDU. Si, effectivement, les servitudes d'utilité publique sont traitées dans les cahiers géographiques et dans l'étude d'impact, il n'en demeure pas moins qu'elles n'apparaissent nullement dans les MECDU.

La commission d'enquête demande que les servitudes intéressant le projet, notamment celles concernant les périmètres de protection des AEP et les PPRI, soient rappelées dans le rapport de présentation et propose également de compléter les articles 2 des règlements des zones traversées.

En complément, la commission rappelle les termes de l'art L 111-1-4 du code de l'urbanisme (amendement Dupont) qui stipule : *« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation… »*

Le réseau ferré n'entrant pas dans les exceptions prévues par l'art. L 111-4, il serait bon de supprimer cette contrainte dans les ER concernant le projet (interrompre le symbole linéaire « amendement Dupont ») ou de signaler la dispense d'application de ce recul aux articles 6 des zones concernées (notamment lorsque l'autoroute ne figure pas encore sur le plan). Exemple : RD 932 et A65 sur les communes d'Arue, Roquefort et Saint Avit

Le maître d'ouvrage procédera aux ajustements nécessités par l'application de l'art. L 111-1-4 du code de l'urbanisme (amendement Dupont).

525 Prise en charge du coût de la mise en compatibilité

Observations

Les communes demandent une prise en charge par RFF du coût de la mise en compatibilité.

Lors de la réunion d'examen conjoint de la MECDU pour la Gironde, qui s'est tenue le 30 juin 2014 en préfecture à Bordeaux (33), plusieurs communes avaient demandé la prise en charge par RFF des modalités techniques comme financières de la MECDU.
Dans sa délibération du 1er décembre 2014, le conseil municipal d'Escaudes (33) demande à RFF de prendre à sa charge le coût de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

MQ15 Le chef de la mission GPSO peut-il préciser dans le détail, ce qu'il entend par « appui » (ou « aide » et « soutien ») qu'il compte apporter aux communes pour cette mise en compatibilité si la DUP est prise ? Par ailleurs, si le projet se poursuit, comment seront financées les études de mise en révision des documents d'urbanisme dans le cas d'augmentation ou de changement des emprises des emplacements réservés ? Quid également de la prise en charge des coûts pour modification en cas de réduction ou de suppression de ces ER ?

Réponse du maître d'ouvrage

« Le maître d'ouvrage transmettra les données numériques permettant d'intégrer la mise en compatibilité dans les documents d'urbanisme, et notamment les ER dans les pièces graphiques, si la réalisation d'un document consolidé est souhaitée (la MECDU pouvant rester sous forme de document séparé après accomplissement des mesures de publicité prévus aux articles R 123-24 et R 123-25 du code de l'urbanisme). Il prendra en charge en cas de demande les frais spécifiques liés à cette intégration. S'agissant de l'éventuelle évolution du périmètre des ER après la DUP, il convient de se reporter à la réponse MQ5. S'agissant de la réduction des ER, il est précisé dans la réponse à la question MQ7 que SNCF Réseau demandera la suppression des ER non utilisés par l'infrastructure, après sa mise en service. Ces suppressions pourront être mises en œuvre à l'occasion de toute procédure d'évolution des documents d'urbanisme décidée par la commune ou EPCI, y compris par le biais d'une modification simplifiée ».

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse du maître d'ouvrage concernant la prise en charge des frais spécifiques liés à l'intégration de la mise en compatibilité dans les documents d'urbanisme est satisfaisante. Il conviendra d'informer les collectivités locales qu'elles pourront en faire la demande spécifique au moment où elles formuleront leur avis auprès du maître d'ouvrage.

526 Le dossier de PLU (ou POS) modifié

Un dossier de POS ou de PLU se compose règlementairement de quatre pièces et d'un dossier d'annexes, savoir :

- Rapport de présentation (RP)
- Projet d'aménagement et de développement Durable (PADD)
- Règlement (pièces écrites et plan de zonage)
- Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Annexes (Dossier communiqué par les services de l'Etat au titre du « Porter à connaissance »).

Une modification de l'une ou l'autre de ces pièces doit faire l'objet d'une présentation permettant de comparer le document existant avec le document modifié. C'est ce qui a été très bien fait par le maître d'ouvrage en ce qui concerne le règlement (pièce écrite et plan de zonage).

S'agissant du PADD, le maître d'ouvrage explique que le projet n'y déroge pas, mais la commission demande qu'il soit complété pour y intégrer la prise en compte du projet (voir supra 422).

En ce qui concerne le rapport de présentation en revanche le maître d'ouvrage se borne à énumérer des généralités et de conclure : *« (…) En application de l'avant-dernier alinéa de l'article R. 123-2-1, il sera ajouté au rapport de présentation la mention de la mise en compatibilité liée à la DUP des lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse / Bordeaux -Dax. »* De fait, ledit article R. 123-2-1 stipule : *« En cas de modification, de révision ou de mise en compatibilité … du plan local d'urbanisme, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés (…) ».*

Force est de constater que le rapport de présentation modifié en ce sens est absent du dossier.

En ce qui concerne les OAP le dossier MECDU indique qu'aucune n'est impactée par le projet.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission demande au maître d'ouvrage de constituer un dossier destiné à être présenté, pour avis, au communes et EPCI concernés. Ce dossier devra comprendre toutes les pièces modifiées, y compris rapport de présentation et PADD. Ce dossier sera destiné, en cas d'approbation de la MECDU, à être mis à la disposition du public avec le document d'urbanisme en vigueur.

527 Erreurs relevées dans le dossier d'enquête (MECDU)

Observations

Le dossier a été établi conformément à la réglementation en vigueur, parfois avec des erreurs ou comportant des lacunes, ce qui a provoqué le mécontentement de certains acteurs, par exemple, le syndicat des vins de Fronton, la chambre d'agriculture de Haute-Garonne et la désapprobation de plusieurs communes notamment celle de Castres-Gironde (33).

MQ16 L'enquête publique étant terminée, il n'est plus question de rectifier le dossier. Toutefois, les acteurs publics et privés concernés s'estiment lésés par les chiffrages et par conséquent dans l'évaluation des effets. Que compte faire le maître d'ouvrage vis-à-vis d'eux ?

Réponse du maître d'ouvrage

« Si malgré les précautions prises pour la constitution du dossier d'enquête, avec le niveau de précision tel qu'il peut être atteint au stade de l'enquête d'utilité publique, des imprécisions voire des erreurs ont pu subsister dans ce dossier, cela ne sera pas au détriment des acteurs concernés. La mise au point du projet sera poursuivie dans les étapes ultérieures avec des études plus précises afin de parvenir à la définition des mesures accompagnant la réalisation de l'infrastructure. L'accomplissement des procédures complémentaires, accompagné d'une poursuite de la concertation locale, pour lesquelles le maître d'ouvrage devra produire des dossiers détaillés, le garantira également ».

Appréciation de la commission d'enquête

La commission peut admettre que des erreurs non signalées subsistent encore dans le dossier, et estime que les erreurs signalées doivent être corrigées, telles que celles concernant le syndicat des vins de Fronton, la chambre d'agriculture de Haute-Garonne ou la commune de Castres-Gironde (33). La commission en a relevé d'autres qui figurent au § 53 ci-après consacré à l'analyse par commune.

Ces erreurs matérielles ne sont pas de nature à remettre en cause la validité des MECDU, mais devront être corrigées avant la transmission des MECDU aux communes concernées.

528 Cas des communes non concernées par la MECDU

Observations

Les procédures de DUP et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes sont concomitantes, et le fuseau d'étude touche 105 communes et communautés de communes au total, le champ d'application de la MECDU ne concernant que 68 (communes et communautés de communes), celles possédant exclusivement un PLU ou un POS.

Canals (82), régie par le RNU, fait partie des communes traversées par le projet qui, n'ont pas fait l'objet d'une MECDU (16 sont sous le régime du RNU) ou encore les communes ne possédant qu'une carte communale, au nombre de 19. Beaucoup d'entre elles ont réagi, et pensent qu'elles n'ont pas été étudiées de la même façon, plus particulièrement dans l'étude d'impact.

MQ 17 Les communes traversées non concernées par la MECDU feront-elles l'objet d'une étude complémentaire ou d'une évaluation environnementale ultérieure ? Si oui, à qui en reviendra la charge ?

Réponse du maître d'ouvrage

« *Le projet a été étudié avec le même niveau de précision sur l'ensemble du linéaire et l'étude d'impact rédigée avec la même précision pour toutes les communes, qu'elles soient concernées par la procédure de MECDU ou non. L'étude conduite par SNCF-Réseau et figurant au § 6 des dossiers de MECDU n'est pas une évaluation environnementale des PLU ou des POS mais une évaluation environnementale de la mise en compatibilité de ces documents d'urbanisme. Comme cela est précisé dans les dossiers MECDU sous le § 6.2.1, elle repose sur l'étude d'impact du projet d'infrastructure, notamment sur ses parties générales (état initial, raison du choix du projet retenu, effets et mesures…) et sur le cahier géographique couvrant la commune concernée. Il n'y a donc pas d'écart concernant le niveau d'étude relative au projet entre les communes faisant l'objet d'une MECDU et les autres.* »

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de cette réponse. Le niveau d'étude relatif au projet entre les communes faisant l'objet d'une MECDU et les autres, est a priori le même. La commune de Canals et quelques-uns de ses habitants, situés dans le Tarn-et-Garonne, ont pu avoir ce sentiment dans la mesure où les éléments les concernant ont été mis dans le même volume du dossier d'étude d'impact que les communes du département de la Haute-Garonne.

53 Analyse par commune (dans l'ordre fixé par l'arrêté prescrivant l'enquête)

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces constituant le document d'urbanisme et dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet. Elle se traduit principalement par la modification du règlement d'urbanisme et du plan de zonage notamment par l'adjonction des dispositions précisant que sont admis les équipements et les constructions liés et nécessaires à la réalisation, à la gestion et à l'exploitation de la LGV sur les lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse.
Les emplacements réservés au projet de largeurs variables (emprises prévisionnelles augmentées de 25m de part et d'autre), s'inscrivent dans la bande d'étude de 500m de large centrée sur ce dernier.
La surface totale des EBC dans l'emprise du projet est estimée à 222,9ha, ce déclassement est effectué avec une marge de +50m par rapport aux emprises prévisionnelles (sauf passage en zone Natura 2000). A l'issue des travaux les EBC non concernés par la réalisation du projet pourront être classés à nouveau à l'initiative des collectivités.

531 Gironde (19 communes)

Saint-Médard-d'Eyrans (33)

Généralités. Située à 20 km au Sud de Bordeaux, la commune s'étend sur 1272 ha et comptait 2743 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 22 janvier 2013.
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé traverse la commune sur 1400 m et comprend deux ouvrages d'art non courants : un saut de mouton et un viaduc. Un ER n°10 de 15 ha dont 0,1ha en UB, 4,3ha en A et 10,6 ha en N et NP, est créé. Bien que la commune soit située à l'interface des deux projets GPSO/ LN et GPSO/AFSB, les ER respectifs des deux projets ne se chevauchent pas. L'ER n°9 inscrit au PLU est conservé. Un EBC de 1,51 ha est à déclasser.
Incidences prévisibles du projet. Une acquisition de bâti est prévue. Le « Château d'Eyrans », exploitation viticole, est concerné par l'emprise.
La RD 214 et une ligne électrique sont rétablies. 4,4 ha de zones humides sont situés dans l'emprise du projet. Un viaduc assure la transparence hydraulique et écologique au niveau de la vallée du Saucats. A noter la présence de quatre sites à fort potentiel archéologique d'un monument historique : le « Château d'Eyrans ». Le chemin de randonnée concerné par l'ER sera rétabli.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation, le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Sans observation.
Délibération du Conseil municipal du 24 novembre 2014, qui émet un avis défavorable, au regard du coût prohibitif, de sa non-conformité aux énoncés du débat public.

Ayguemorte-les-Graves (33)

Généralités. Située à 22 km au Sud-ouest de Bordeaux, la commune s'étend sur 633 ha et comptait 932 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 23 octobre 2007 et révisé le 11 octobre 2012.
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé traverse la commune sur 1500 m et comporte quatre ouvrages d'art dont un viaduc. Il est créé un ER n° 12 de 30,8 ha dont 0,4 ha en UD, 0,7ha en UX, 20,4ha en A et 9,3ha en N et représentant 4,8% de la surface communale. Les ER n°8a et 8b mentionnés au PLU sont concernés. Pour les EBC, 11,6 ha sont à déclasser.
Incidences prévisibles du projet. Il est prévu trois acquisitions de bâtis et une protection acoustique supplémentaire pour un bâti. Trois exploitations viticoles sont concernées par les effets d'emprise et de coupure. L'agriculture est peu présente (5 sièges d'exploitation) mais emblématique (quatre domaines viticoles dont trois « Châteaux », un élevage de bovins en label rouge « Boeuf de Bazas »). La commune est soumise à un PPRI. Le franchissement de la vallée du Saucats s'effectue au moyen d'un viaduc. L'aqueduc de Budos est rétabli sous la LGV. Il est relevé la présence de deux sites Natura 2000, d'une ZNIEFF II. Les itinéraires de randonnée interceptés sont rétablis.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation, le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Sans observation sur les principes généraux. La représentante de la commune demande l'aménagement du carrefour du petit Breton dans le cadre du projet ferroviaire, précise l'attention particulière qu'elle portera aux mesures liées au réseau Natura 2000, aux enjeux sylvicoles et aux rétablissements de voirie.
Délibération du Conseil municipal du 2 décembre 2014, qui émet un avis défavorable, le tracé remettant en cause le PLU, le PADD validé en 2007.

Beautiran (33)

Généralités Située à 25 km au sud de Bordeaux, en bordure de la Garonne, la commune s'étend sur 636 ha et comptait 2167 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 26 septembre 2013
Modifications apportées par la MECDU
Le tracé traverse la commune sur 1120 m principalement en déblai. Un ER n° 10 de 30 ha dont 18,1ha en zone A et 1,9ha zone N est créé. 6,4 ha de surface forestière se trouvent dans les emprises du projet. Une superficie de 1,6 ha d'EBC est à déclasser.
Incidences prévisibles du projet. Deux domaines viticoles sont concernés « Château Le Tuquet », pour 3,4 ha, et « Château Grand Bourdieu », pour 0,1 ha. Deux ouvrages d'art et deux rétablissements de voirie par pont-route, RD 1113 et route des Landes sont prévus. La commune est soumise à un

PPRI. Le franchissement de la zone humide au Pk 17,5 est effectué au moyen du viaduc du Gât-Mort.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation, le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Sans observation.
Délibération du Conseil municipal du 18 novembre 2014, qui émet un avis défavorable. Il met l'accent sur les incidences graves de la LGV sur le périmètre rapproché des sources de Bellefond en matière de qualité des eaux et des impacts considérés comme majeurs.

Castres-Gironde (33)

Généralités. Située à 20 km au Sud-est de Bordeaux, la commune s'étend sur 701 ha et comptait 2046 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 17 juin 2013
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé traverse la commune sur 2470 m, en léger remblai et au niveau du terrain naturel et comporte un viaduc au droit du Gât-Mort et du Pommarède, son affluent. Il est créé un ER n° 6 de 52,5ha dont 18,8ha en zone A et 33,7ha en zone N dont 26,2 ha en secteur Nf. Un EBC de 2,8 ha est à déclasser.
Contrairement à ce qui est dit dans le dossier, la commune n'est pas propriétaire de 41ha sur le tracé ou sa réserve, et il n'y a pas 160ha de bois au total.
Incidences prévisibles du projet. Le projet passe à proximité de hameaux (Nh). 1 500 m de protections acoustiques à la source sont prévus et un bâti nécessitera une protection acoustique complémentaire. Trois exploitations viticoles sont concernées par les effets d'emprises et de coupure. 3,6 ha de zones humides se situent dans l'emprise du projet. La RD 219 et la route du Bois de Savis sont rétablies par ponts-routes. Cinq chemins de randonnée seront rétablis. Un bassin d'écrêtement sera mis en place sur la commune. Au niveau de la zone de captages de Bellefond, la plateforme ferroviaire sera imperméabilisée et les traitements phytosanitaires proscrits.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation, le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Le Maire de la commune souligne la problématique des sources de Bellefond (nouvel arrêté de définition des périmètres). RFF précise que les études hydrogéologiques en cours effectuées en concertation avec l'ARS, l'hydrogéologue agréé, se poursuivront jusqu'au stade de la réalisation du projet comme le prévoit l'arrêté définissant les périmètres de protection de ce captage. Les mesures précises seront présentées dans le cadre de la procédure « Loi sur l'eau ».
Délibération du conseil municipal du 15 octobre 2014, qui relève que le dossier MECDU comporte de nombreuses erreurs à rectifier : boisement, risques géotechniques, puits environnants en lien avec la nappe phréatique

alimentant les forages des eaux de Bellefond et du Rocher et leurs périmètre de protection, affouillements, nuisances sonores, la zone Natura 2000, le hameau de Roqueton, etc. La commune, et précise qu'elle n'est pas propriétaire de 41ha sur le tracé ou sa réserve, et qu'il n'y a pas 160 ha de bois au total.

Saint-Selve (33)

Généralités. Située à 25 km au sud de Bordeaux près de l'autoroute Bordeaux-Toulouse, la commune s'étend sur 1778 ha et comptait 2018 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 27 septembre 2005.
Modifications apportées par la MECDU. Le projet se traduit sur la commune par un tracé de 460 m en remblai et par l'installation temporaire d'une base « travaux » de 40ha, appelée à devenir une base « maintenance » permanente de 4 à 5 ha. Un ER n° 20 de 57,73 est prévu en zone N.
Incidences prévisibles du projet. Le domaine viticole « Château du Grand Bos » a une surface de 1,9 ha plantée dans les emprises. La Route du bois de Savis et la RD 115 sont rétablies par deux ponts-routes
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation, le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Sans observation.
Délibération du conseil municipal du 4 décembre 2014, qui émet un avis défavorable, le projet portant atteinte à la zone de périmètre rapproché des sources Bellefond, aux zones Natura 2000, à l'aliénation de son territoire, aux inconvénients qui en découlent.

Portets (33)

Généralités. Située à 25 km au sud-est de Bordeaux, la commune s'étend sur 1544 ha et comptait 2335 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 13 mars 2007 et la dernière modification date du 16 octobre 2010.
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé traverse la commune sur 2520 m dont 2220 en remblai et 300 en déblai. L'emprise de 31 ha représente 2 % de la surface communale. Un ER n° 15 de 44,25 ha dont 1,3 ha en zone A, 41,2ha en zone N et 1,7ha en secteur Ng (anciennes carrières) est créé. Un EBC 54,3 ha (Bois de Mije-Lane) est à déclasser.
Incidences prévisibles du projet. Deux rétablissements de voirie par pont-route (route du bois et RD 115) sont prévus. Une piste DFCI est rétablie par pont-route mixte. A noter que l'enjeu constitué par les captages d'AEP est situé à l'extérieur des emprises prévisionnelles, ainsi que de l'ER. Les deux zones humides de Mije-Lane sont franchies en remblai.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation, le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Le représentant de la commune évoque la

problématique des gens du voyage. RFF répond que la MECDU ne prévoit pas de dispositions en la matière.
Délibération du conseil municipal du 24 novembre 2014, qui émet un avis défavorable au projet pour cause d'impacts jugés majeurs, s'oppose à la réalisation de la LGV et émet des réserves sur la base « travaux » de Saint-Selve.

Arbanats (33)

Généralités. Située à 30 km au sud de Bordeaux, dont elle subit l'influence, la commune s'étend sur 765 ha et comptait 1052 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 23 mai 2013.
Modifications apportées par la MECDU. La commune n'est concernée que par un déblai qui empiète sur le territoire de la commune à l'Est. Il est créé un ER n° 4 de 1,16 ha dont 0,02 en zone N et 1,14 en zone Nc.
Incidences prévisibles du projet. La commune est soumise à un PPRI.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation, le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Sans observation.

Virelade (33)

Généralités. Située à une quinzaine de kilomètres à l'Ouest de Langon, la commune s'étend sur 1367 ha et comptait 917 habitants en 2009. Le PLU a été approuvé le 24 juin 2013.
Modifications apportées par la MECDU. La plateforme ferroviaire longe le territoire de la commune. Un ER n° 12 de 23,9 ha dont 6,8 ha en 2Aux, 16,6 ha en N et 0,5ha en Nc est créé. L'emprise totale est de 18 ha dont 15,5ha de boisements. Un EBC de 1,7ha est à déclasser.
Incidences prévisibles du projet.
La commune est concernée par le remblai Est du tracé, le rétablissement de la RD 214 par pont-route, de la RD 214 E8 par rabattement sur la RD 214 et de deux DFCI. Le tracé passe au dessus du terrain naturel au niveau d'une zone humide de 1,7 ha (ruisseau du Rieuffret et de la Barbouse). La commune est soumise à un PPRI.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation, le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Sans observation.

Landiras (33)

Généralités. Située à une quinzaine de kilomètres à l'Ouest de Langon, la commune s'étend sur 5980 ha et comptait 2061 habitants en 2009. Le POS a été approuvé le 25 juillet 1990.

Modifications apportées par la MECDU. La surface forestière dans l'emprise du projet est de 115 ha.
Le tracé traverse la commune sur 9960 m essentiellement en remblai. Un ER n°7 de 181,56 ha jouxtant une zone naturelle à vocation agricole est créé. Un EBC de 1,14 ha est à déclasser.
Incidences prévisibles du projet. Le tracé évite les différents hameaux et airiaux de la commune. Une acquisition de bâti est prévue et une exploitation agricole est incluse dans l'emprise. L'insertion au-dessus du terrain naturel permet le franchissement d'éléments de relief localisés et garantit la transparence hydraulique du projet. Le tracé franchit le Suscouse et le Tursan au moyen de deux viaducs respectivement de 65 et 90m. La RD 116 et la RD 125 seront rétablies par des ponts-routes ainsi que trois pistes DFCI. Une piste DFCI est franchie par pont-rail. Le gazoduc enterré est franchi par le tracé. Deux bassins d'écrêtement sont prévus.
Les quatre chemins de randonnée seront rétablis, pour deux d'entre eux, par pont-route et les deux autres par déviation d'itinéraire.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation, le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Sans observation.
Délibération du conseil municipal du 3 novembre 2014, qui émet un avis défavorable à cause des impacts jugés majeurs sur le territoire communal.

Préchac (33)

Généralités. Située au Sud du département, à une vingtaine de kilomètres au Sud-ouest de Langon, la commune s'étend sur 6390 ha et comptait 1028 habitants en 2009. Le PLU a été approuvé le 17 décembre 2009 et la dernière modification date du 25 mai 2012.
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé traverse la commune sur 10400 m. Un E.R. n° 4 de 214,5 ha, soit 3,35% de la surface communale dont 213,3ha en zone N et 1,2 ha en secteur Nairial1 est créé.Un EBC, constitué des boisements en bordure des ruisseaux de la vallée du Ciron, d'une superficie de 4,72 ha est à déclasser.
Incidences prévisibles du projet. Quatre acquisitions de bâti sont envisagées, en outre l'airial d' Hourdos fera l'objet d'une mesure acoustique complémentaire. La surface forestière dans l'emprise du projet est de 137 ha. Les RD 222, RD 8, RD 115^{E}12, RD 114, RD 9 interceptées sont à rétablir, ainsi que 25 pistes DFCI. Un chemin de randonnée sera rétabli.
Les ruisseaux de Taris, de Homburens, de Bagéran et de Guillaume, identifiés comme réservoirs de biodiversité, sont franchis respectivement au moyen de trois viaducs et d'un portique. Les airiaux caractéristiques d'Hourdos et de Chiquot et Grihon feront l'objet de mesures paysagères.
Richesses patrimoniale et archéologique avec présence d'airiaux caractéristiques.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation, le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. La Maire, excusée, a demandé par écrit, la prise en compte par RFF de la MECDU y compris au plan financier, l'extension de l'ER pour aller jusqu'au contact de la RD 222 et pour intégrer des habitations supplémentaires à l'airial de Grihon. Le chef de la mission GPSO a confirmé l'appui de RFF pour faciliter la prise en compte de la MECDU. Il a indiqué que le périmètre actuel de l'ER est actuellement suffisamment dimensionné pour permettre la réalisation du projet.
Délibération du conseil municipal du 2 décembre 2014 qui émet un avis (7 pages) défavorable au projet, après avoir fait valoir les impacts sur le bâti, les nuisances et désagréments jugés majeurs.

Cazalis (33)

Généralités. Située dans le sud du département et à l'Ouest de l'autoroute Langon-Pau, la commune s'étend sur 4700 ha et comptait 226 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 17 décembre 2009 et la dernière révision date du 11 mai 2012. La commune présente une particularité morphologique : les Doucs de Cazalis, dunes de sable qui s'élèvent à plus de 110 m et qui font figure d'accident topographique dans un contexte quasi plat.
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé traverse la commune entièrement en remblai sur 950 m. Il est créé un E.R. n° 5 de 19,74 ha exclusivement en zone N dont 12 ha en secteur forestier
Incidences prévisibles du projet. L'insertion de la ligne nouvelle entièrement réalisée en remblai modifiera la topographie de la commune. La RD 115 E-12 sera à rétablir. La surface forestière dans l'emprise du projet est de 12 ha. Les écoulements interceptés sont rétablis. La commune abrite la ZNIEFF « Vallée de la grande et de la petite Leyre » et devrait prochainement intégrer le parc naturel régional des landes de Gascogne. Quatre palombières sont situées dans la zone d'étude avec une réserve de chasse.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation, le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Sans observation.
Contribution du conseil municipal sur le registre, le 25 octobre 2014 : *« considérant que le tracé retenu n'est fondé ni en droit, ni en fait, qu'il ne répond pas à l'intérêt général, le Conseil Municipal de Cazalis demande l'annulation du tracé. »*

Lucmau (33)

Généralités. Située à environ 30 km au sud de Langon, la commune s'étend sur 6710 ha et comptait 222 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 17 décembre 2009.
Modifications apportées par la MECDU

Le tracé traverse la commune sur 1200 m. Il est créé un ER n°2 de 23,56 ha en zone N, soit 0,4 % de la superficie de la commune. Un EBC de 0,39 ha est à déclasser. Un ER prévu au PLU pour re-calibrage de la RD115 sera à ajuster.
Incidences prévisibles du projet. Une protection acoustique est prévue pour un bâti. La surface forestière située dans les emprises est de 6ha. Le tracé franchit le ruisseau du Bagéran au moyen d'un viaduc de 130 m. La RD115 est rétablie par pont-route et la piste DFCI par piste latérale au viaduc. Le gazoduc enterré est franchi par le tracé. Le chemin de randonnée sera rabattu sur une nouvelle piste DFCI longeant l'infrastructure ferroviaire. Deux zones de dépôt sont prévues sur le territoire de la commune.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation, le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Sans observation.
Délibération du conseil municipal du 27 novembre 2014, qui émet un avis défavorable à cause des nombreux impacts détaillés jugés majeurs**.**

Bernos-Beaulac (33)

Généralités Située dans le Bazadais, à l'extrémité sud du département, la commune s'étend sur 3665 ha et comptait 1134 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 3 mai 2012.
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé traverse le territoire communal sur 6100 m pour la ligne Bordeaux-Toulouse et sur 2750 m pour la ligne Bordeaux-Dax soit au total 8850 m essentiellement en remblai.
Il est créé un ER n°19 de 154,30 ha dont 0,3ha en 1AUy, 12,3ha en N et 141,7ha en Nfp (91,8% de l'ER). Des secteurs de protection des paysages sont concernés (L 123-1-7 du code de l'urbanisme).
Incidences prévisibles du projet. Une acquisition de bâti et une protection acoustique complémentaire pour 1 bâti sont prévues. Il n'y a pas d'effets attendus sur les activités agricoles. L'insertion de la nouvelle ligne ferroviaire à l'ouest de Bernos-Beaulac se fera en grande partie en remblai jusqu'au viaduc de franchissement du Ciron et au viaduc de franchissement de l'A65.
Au lieu-dit Bertrin, un ouvrage de type saut de mouton sera réalisé pour permettre la séparation des lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Le rétablissement des RD 115 et RN 524 sont prévus par pont-route et l' A65 est franchie par pont-rail. Six pistes forestières et une piste cyclable (D913) sont à rétablir. Trois zones de dépôts sont anticipées. Présence de quatre ZNIEFF et d'un site d'intérêt communautaire. Le Ciron et la Gouaneyre sont reconnus axes migrateurs, réservoirs de biodiversité et ZAP « anguille ». Leurs abords constituent des zones inondables. Trois viaducs franchissent la Gouaneyre (175 m), le Ciron (250m) et un affluent du Ciron (50m).
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation, le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Le maire de Bernos-Beaulac souligne qu'un gros effort de la commune a été réalisé pour préserver la biodiversité (site Natura 2000) et les zones de captage AEP et a l'impression que le projet de lignes nouvelles vient gommer les efforts traduits dans le document d'urbanisme. Le chef de la mission GPSO a fait le distinguo entre la mise en compatibilité et l'ensemble des mesures qui seront prises pour préserver l'environnement et le captage AEP.
Délibération du conseil municipal du 4 décembre 2014, qui s'oppose à la réalisation du projet GPSO au regard des impacts imprévisibles sur la commune : impacts environnementaux, impacts sur les sources et captages en eau potable peu profonds, risque de pollution des nappes superficielles, etc.

Lerm-et-Musset (33)

Généralités. Située à 28 km au Sud-est de Langon, la commune s'étend sur 3695 ha et comptait 468 habitants en 2009. Le PLU a été approuvé le 26 juin 2013.
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé traverse la commune sur 4000 m en remblai. Il est créé un ER n°9 de 91,88 ha représentant 2,49% de la surface communale, dont 91,25 ha en zone N et 0,63 ha en secteur Ns. Un EBC de 27,14ha est à déclasser (boisements du Ciron, du Barthos et du Coulitchoun).
Incidences prévisibles du projet. La surface forestière dans l'emprise du projet est de 51,1 ha pour 894 ha de surface totale dans la zone d'étude. La RD 124, trois pistes DFCI et un chemin de randonnée interceptés seront rétablis. La réserve d'eau DFCI concernée par l'emprise sera rétablie. Le tracé intercepte ponctuellement le site Natura 2000 « Vallée du Ciron ».
Trois cours d'eau sont interceptés et font l'objet de mesures pour conserver la transparence hydraulique. 2,62 ha de zones humides et 1,08 ha de zones inondables sont également interceptés. Les écoulements interceptés seront rétablis. Le Barthos et son affluent n°7 seront franchis au moyen de viaducs respectivement de 125 et 50 m et le Coulitchoun par un portique de 12 m
Un bassin d'écrêtement est prévu sur la commune.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Pas de remarque.
Délibération du conseil municipal du 26 novembre 2014 qui émet un avis défavorable au regard des impacts environnementaux jugés majeurs.

Marions (33)

Généralités. Commune forestière en limite du Lot-et-Garonne qui s'étend sur 1632 ha et qui comptait 190 habitants en 2009. Le PLU de la commune a été approuvé le 26 mars 2013.

Modifications apportées par la MECDU
Le tracé rectiligne traverse la commune sur 1900 m en affleurant le terrain naturel principalement en léger remblai. Un ER n°5 de 39,1 ha en zone N représentant 2,4% de la surface communale est créé.
Incidences prévisibles du projet. La surface forestière dans l'emprise de projet est de 25 ha pour 291,1 ha de surface totale dans la zone d'étude. La RD10 et une piste forestière, interceptées, seront rétablies par des ponts-routes. La commune est concernée par le site Natura 2000 « Réseau hydrographique du Lisos » au titre de la directive « Habitats » mais ce site n'est pas intercepté par la bande des 500 m. Un passage « grande faune » sera créé. Un écoulement est intercepté et fait l'objet de mesures pour conserver la transparence hydraulique. 2,7 ha de zones humides sont affectés par le projet et font l'objet de dispositions pour maintenir leur fonctionnalité.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Pas de remarque.

Goualade (33)

Généralités. Située à l'extrême sud du département, Goualade est une commune forestière qui s'étend sur 1700 ha et qui comptait 82 habitants en 2009. Le PLU de la commune a été approuvé le PLU du 23 octobre 2012
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé projeté traverse le territoire de la commune sur près de 1000 m quasi exclusivement en remblai. Un ER n°2 de 14,5 ha en zone N est créé.
Incidences prévisibles du projet. La surface forestière située dans les emprises est de10 ha. Les principaux enjeux sont : les trois rivières le Ciron, la Goualade et la Gouteyre, le paysage de « grandes landes », la « bergerie ronde » et l'église. Deux pistes DFCI interceptées seront rétablies par voie latérale. Une zone de dépôt servant à l'insertion paysagère d'une voie communale est prévue.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Pas de remarque.
Délibération du conseil municipal transmise par la sous-préfecture de Langon, courriel arrivé le 12 décembre 2014, hors délais.

Escaudes (33)

Généralités. Située sur l'autoroute A65 en Sud-Gironde la commune s'étend sur 2574 ha et comptait 146 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 26 juin 2013.

Modifications apportées par la MECDU. La commune se situe au sud de la séparation des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Il est prévu l'implantation d'une halte « Sud-Gironde » SRGV, dont l'accès s'appuiera en partie sur le réseau viaire existant, depuis la RD124 et la RD10 et d'une base de maintenance. Le tracé traverse le territoire sur 9800 m dont 8400 m pour la ligne nouvelle Bordeaux/Dax et 1400 m pour le débranchement de la liaison Toulouse/Dax. Un ER n°2 de 211,94 ha dont 27,84 ha en AUX,180,73 ha en N et 3,28 ha en Ns est créé. Deux EBC représentant 4,75 ha sont à déclasser. La surface forestière située dans les emprises du projet est de 146 ha.
Incidences prévisibles du projet. Le projet intercepte la RN 524, l'A65 (ouvrage de type « poutres latérales »), la RD 932E8, la RD 10 et deux pistes. Le gazoduc Ouest recoupe la ligne Bordeaux-Dax au PK 71 et le second gazoduc au PK 72. L'affluent n°3 du Ciron (Natura 2000) est franchi par le tracé de raccordement Toulouse-Dax au moyen d'un viaduc de 85m. Les sites archéologiques liés au Château du Boscage constituent un enjeu fort.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis National du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Pas de remarque.
Délibération du Conseil municipal du 1er décembre 2014 qui émet un avis défavorable, au regard des impacts, du manque de pertinence du tracé, du rapport de la Cour des Comptes, de la nécessité de prioriser l'aménagement des lignes existantes.

Giscos (33)

Généralités. Giscos est une commune forestière qui s'étend sur 3211 ha et qui comptait 196 habitants en 2009. Le PLU de la commune a été approuvé le 26 juin 2013.
Modifications apportées par la MECDU
Le tracé traverse la commune sur 600 m. Il est créé un ER n°7 de 10,91 ha représentant 0,34 % de la surface communale, dont 8,77 ha en zone N et 2,14 ha en secteur Nph. Un EBC de 1,83 ha (sept chênes) est à déclasser.
Incidences prévisibles du projet. La RN 524, interceptée par le tracé, est à rétablir, ainsi que 2 pistes DFCI. La surface forestière dans l'emprise du projet est de 6 ha pour 52 ha de surface totale dans la zone d'étude. Les écoulements interceptés seront rétablis.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Pas de remarque.

Captieux (33)

Généralités. Bien desservie par des voies autoroutières et routières, la commune s'étend sur 11996 ha et comptait 1416 habitants en 2009. Le territoire est essentiellement forestier et traversé par un réseau hydrographique dense mais la commune est marquée par son activité agricole, dominée par la culture céréalière extensive aux abords du Champ de tir et au Poteau. Son PLU a été approuvé le 26 juin 2013.
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé relativement rectiligne en remblai qui traverse la commune sur 8400 m modifiera la topographie de la commune. Un ER n°11 de 163,4 ha entièrement en zone naturelle (N et Nh) est créé.
Incidences prévisibles du projet. Le projet concerne 1,3% de la surface forestière de la commune et le tracé passe à proximité de plusieurs airiaux. La commune est concernée par trois sites Natura 2000, « vallée du Ciron », « champ de tir de Captieux » et « Champ de tir du Poteau ». Ces sites ne sont pas interceptés par la bande de 500m. Des passages spécifiques « grande faune » seront mis en place. La commune est soumise aux risques « inondation » et « feux de forêt ». Le tracé franchit la RN 524 sous pont-route, quatre pistes forestières et un gazoduc (à plusieurs reprises). Trois zones de dépôt sont prévues.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 30 juin 2014 à la préfecture de la Gironde. Le maire de la commune a souligné les impacts du triangle ferroviaire au niveau du Ciron et demandé la prise de mesures spécifiques pour réduire les effets sonores et visuels.
Délibération du conseil municipal du 27 novembre 2014 qui émet un avis défavorable, « *au regard des impacts prévisibles sur le territoire communal. Concernant l'écopôle et la halte SRGV, leur positionnement et le degré d'engagement de RFF seront à préciser et à retravailler sur le zonage des documents d'urbanisme.*»

532 Landes (8 communes et 1 intercommunalité)

Arue (40)

Généralités. Située à 25 km de Mont-de-Marsan, la commune s'étend sur 4866 ha et comptait 305 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 23 juillet 2012
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé en remblai, excepté dans la zone de jumelage avec l'A65, traverse la commune sur 5700 m. L'emprise représente 115 ha dont 95 ha de forêt. Un ER n°2 de 148 ha soit 3% de la surface communale est créé. Sont concernées les zones 1AUV, A et N.
Incidences prévisibles du projet. Il est prévu l'acquisition de sept propriétés bâties. Trois exploitations agricoles sont concernées. La ligne nouvelle franchit l'A65 par viaduc, une piste DFCI par pont-rail, une voie communale et la RD 932 par pont-route, une piste par pont-route mixte. L'accès à l'A65 est franchi au moyen d'une tranchée couverte. L'aire de repos de l'A65 sera réaménagée. Le ruisseau de Ribarrouy sera franchi par viaduc.

Le ruisseau de Nabias et ses affluents sont rétablis sous portiques. Un passage « grande faune », un batrachoduc et des corridors pour chauve-souris sont prévus.
Contrairement à ce que laisse entendre le § 3.6 consacré aux dispositions applicables aux différentes zones, aucun secteur Nna (Natura 2000), ne se trouve dans la bande d'études de 500 m centrée sur le tracé.
Contrairement aux énonciations du § 2.3.2 traitant du projet sur le territoire communal : *« une fois l'A65 franchie, le tracé s'inscrit en remblai et franchit le ruisseau de Ribarrouy par un viaduc (…) »*, le franchissement du ruisseau de Ribarrouy se fait avant le franchissement de l'A65 et non une fois l'A65 franchie.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 27 juin 2014 à la préfecture des Landes. Le Maire a souhaité que les boisements compensateurs puissent bénéficier aux Landes et de préférence aux communes ayant participé à l'effort. RFF a indiqué que cette question concerne la procédure relative au défrichement qui fera l'objet d'une demande ultérieure mais que, d'ores et déjà, elle est prise en compte par le programme d'anticipation foncière qui contient trois volets : l'acquisition d'habitations, de foncier agricole et de boisements compensateur.

Canenx-et-Réaut (40)

Généralités. Située à l'ouest de Roquefort et à 15 km au nord de Mont-de-Marsan, la commune s'étend sur 2810 ha et comptait 175 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 29 juin 2011.
Modifications apportées par la MECDU. Le sud du territoire communal n'est concerné que pour une petite partie, par la bande d'études Un ER n°4 d'environ 0,15 ha est créé en zone N.
Incidences prévisibles du projet. La ligne passe en remblai sur la commune voisine de Saint-Avit. Un EBC bordant la Douze et son affluent, le ruisseau de Séougues sera réduit de 0,13ha.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 27 juin 2014 à la préfecture des Landes. Sans commentaire pour la commune de Canenx et Réaut.

Cère (40)

Généralités. Située à 11 km au nord de Mont-de-Marsan, la commune s'étend sur 3997 ha et comptait 408 habitants en 2009. La commune est dotée d'un PLU approuvé le 24 mars 2011, d'après le dossier MECDU et le 21 juin 2011, d'après le cahier géographique n° 14 de l'étude d'impact.

Modifications apportées par la MECDU. Le tracé ne concerne le territoire communal que sur une longueur de 20m, à l'extrême pointe sud de la commune frappée d'une servitude « vestiges archéologiques » sur le plan de zonage. Un ER n°8 de 3,24 ha représentant 0,08% du territoire communal est créé en zone N et dans les secteurs Ne et Np.
Incidences prévisibles du projet. La ligne passe en remblai sur la commune voisine d'Uchacq-et-Parentis. Une propriété bâtie est à acquérir en secteur Ne. Le franchissement du ruisseau de l'Estrigon s'effectuera par un viaduc principalement situé sur le territoire de la commune voisine d'Uchacq-et-Parentis.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 27 juin 2014 à la préfecture des Landes. Sans commentaire pour la commune de Cère.

Saint-Avit (40)

Généralités. Limitrophe de Mont-de-Marsan, la commune s'étend sur 4082 ha et comptait 632 habitants en 2009.
Son PLU, approuvé le 08 mars 2010 a fait l'objet d'une modification n° 1 le 25 janvier 2012, et d'une révision simplifiée en date du 25 janvier 2012 (mêmes dates pour les deux approbations d'après le cahier géographique de l'étude d'impact, ce qui laisse supposer que la modification et la révision ont été approuvées en même temps.

Modifications apportées par la MECDU. Le tracé majoritairement en remblai traverse le territoire communal sur 4000 m environ et celui de la liaison inter-gares de Mont de Marsan sur 7000 m environ. L'emprise est de 155ha soit 3.8% de la surface communale. Un ER n°4 concernant des zones et secteurs U, A, N, NA, NL et NR est créé.
Incidences prévisibles du projet. L'acquisition de deux propriétés bâties est prévue. Une exploitation agricole et une superficie de 65 ha de forêt sont concernées par les emprises. La rivière La Douze et le ruisseau de Cohé, qui appartiennent au « réseau hydrographique des affluents de la Midouze » (Natura 2000) sont franchis par deux viaducs respectivement de 225 et 60 m. Plusieurs rétablissements de voirie sont prévus au moyen de déviations et d'ouvrages de type pont-rail et pont-route. La transparence hydraulique et écologique, y compris pour les chiroptères, est assurée par les ouvrages d'art dont un passage grande faune.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 27 juin 2014 à la préfecture des Landes. Le Maire de Saint-Avit signale que plusieurs propriétaires de la zone du Caloy s'interrogent quant à leurs projets d'aménagement. Le représentant de RFF a répondu qu'il se tient à leur disposition notamment lors des permanences en mairie.

Uchacq-et-Parentis (40)

Généralités. Limitrophe de Mont-de-Marsan, la commune s'étend sur 3852 ha et comptait 579 habitants en 2009. Son POS, approuvé le 5 janvier 1996, a fait l'objet d'une modification le 7 février 2001 et de deux mises à jour les 21 juin 2004 et 14 décembre 2010.
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé, exclusivement en remblai, traverse le territoire communal sur environ 6600 m. L'emprise du projet est de 87 ha soit 2,3% de la surface communale. Un ER n°6 couvrant une surface de 128 ha dans les zones et secteurs IND, NC et NCc est créé, entraînant la réduction de deux ER existants, pour une superficie de 1,85 ha.
Incidences prévisibles du projet. L'acquisition de six propriétés bâties est prévue. Deux exploitations agricoles et 80 ha de forêt sont concernés par le projet. Le ruisseau l'Estrigon qui appartient au «réseau hydrographique des affluents de la Midouze » (Natura 2000) est franchi au moyen d'un viaduc de 200 m qui maintient la transparence hydraulique et écologique. Plusieurs rétablissements de voirie sont prévus par déviations et ouvrages de type pont-rail et pont-route.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 27 juin 2014 à la préfecture des Landes. Sans commentaire pour la commune d'Uchacq-et-Parentis.

Ousse-Suzan (40)

Généralités. Limitrophe de Mont-de-Marsan, la commune s'étend sur 2456 ha et comptait 240 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 13 décembre 2004.
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé en remblai traverse l'extrême pointe Sud de la commune sur150 m. La surface de l'emprise est de 1,35ha. Un ER n°3 de 2,16 ha en zone N est créé.
Incidences prévisibles du projet. Le tracé en remblai atteindra 8,50 m au franchissement d'un affluent du Suzan.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 27 juin 2014 à la préfecture des Landes. Sans commentaire pour la commune d'Ousse-Suzan.

Bégaar (40)

Généralités. Située à 21 km de Dax et à 30 km de Mont-de-Marsan, la commune s'étend sur 2780 ha et comptait 1093 habitants en 2009. Son PLU, approuvé le 21 mai 2008 a été modifié le 26 novembre 2012.

Modifications apportées par la MECDU. Le tracé traverse la commune aux deux extrémités Nord de son territoire sur environ 3450 m. L'emprise du projet représente 49 ha soit 1,8% de la surface communale, dont 47 ha de forêt. Un ER n°6 de 69,1 ha est créé dans les zones N et Ux, cette dernière pour une surface de 0,12 ha. Il est précisé toutefois qu'au vu des enjeux économiques, cette zone ne sera pas touchée par le projet.
Les incidences prévisibles du projet. Une exploitation agricole est concernée pour 0,1 ha. La nouvelle ligne ferroviaire sera construite en déblai entre les lieux-dits « Vignoles » et « Le Sourouille ». Le reste de la ligne sera réalisé quasi-exclusivement en remblai. Il n'y a pas d'incidence significative sur le site Natura 2000 de l'Adour et du réseau hydrographique des affluents de la Midouze. Le franchissement du ruisseau de Luzou est assuré au moyen d'un viaduc situé sur la commune de Lesgor. Les autres écoulements sont rétablis par des ouvrages hydrauliques de type buse. Plusieurs rétablissements de voirie sont prévus au moyen de déviations et d'ouvrages de type pont-route. Le viaduc du Luzou est utilisé pour la déviation du chemin rural de Vignolles-Le Luzou. Les continuités écologiques sont rétablies. Une sous-station électrique est prévue sur la commune riveraine de Lesgor avec une alimentation par une liaison à 225 kV, depuis le poste électrique situé sur la commune de Bégaar. Un point de changement de voie et d'évitement (PCVE) est implanté sur les communes de Carcen-Ponson et de Bégaar (PK 156).
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 27 juin 2014 à la préfecture des Landes. Sans commentaire pour la commune de Bégaar.

Pontonx-sur-l'Adour (40)

Généralités. Située sur la rive Nord de l'Adour, la commune s'étend sur 4935 ha et comptait 2488 habitants en 2009. Son PLU, approuvé le 24 avril 2006, a été modifié le 6 novembre 2012.
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé de la ligne Bordeaux-Dax et de la boucle Laluque-Tartas traverse le Nord-Ouest du territoire de la commune sue environ 3550 m. L'emprise du projet est de 176 ha soit 3,6 % de la surface communale dont 52ha de forêt. Un ER n°13 est créé sur les zones Ui, 1AUi, A et N. La commune est également concernée par un raccordement ferroviaire en dénivelé par rapport à la ligne existante, par l'extension de la base « travaux » de Laluque et par l'installation de régulation des trafics fret (SAS) sur la ligne existante.
Incidences prévisibles du projet. Sept propriétés bâties seront acquises dont deux bâtis de valeur au titre de l'art. L.123-1-5/7° du code de l'urbanisme. Trois exploitations agricoles dont deux subissant une amputation très forte de leur SAU sont concernées. Les ruisseaux d'Arblade et de Samba seront franchis par des viaducs assurant la transparence hydraulique et écologique. La RD 42 est rétablie par un pont-route.

Plusieurs autres rétablissements de voirie sont prévus au moyen de déviations et d'ouvrages de type pont-route ou pont-rail.
Entre le quartier de la gare et « Pouy de Boue », deux propriétés bâties sont en ER sans être signalées à acquérir sur les plans. Le maître d'ouvrage s'expose là à la mise en œuvre de leur droit de délaissement par leurs propriétaires.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 27 juin 2014 à la préfecture des Landes. M. Couffinhal, directeur de l'aménagement au Conseil Général des Landes, a demandé la prise ne compte de la modification du tracé sur la zone de Laluque. Le représentant de RFF a précisé que la planche serait modifiée. M. Carnez, adjoint au maire de Pontonx demande des compensations suite aux défrichements pour reboiser, reclasser des zones boisées et remettre en état des espaces touchés par la tempête.Il demande également que les communes soient tenues informées des réponses apportées aux particuliers. Les représentants de RFF précisent qu'il n'y aura pas de déclassement d'espaces boisés classés sur cette commune et que les défrichements seront compensés conformément au code forestier. Dans ce cadre l'Etat définira les boisements compensateurs et les remises en état des boisements existants…

Roquefort (40) et Sarbazan (40)

Généralités. Situées à 20 km au Nord-Est de Mont-de-Marsan, les communes de Roquefort et de Sarbazan s'étendent respectivement sur 1225 et 2257 ha et comptaient respectivement 1908 et 1082 habitants en 2009. Le rapport de présentation de la MECDU indique : « Les communes de Roquefort et Sarbazan sont dotées d'un même PLU approuvé le 27 février 2008 ayant fait l'objet d'une modification n° 1 le 28 juillet 2011, de deux mises à jour en date des 22 décembre 2010 et 04 octobre 2011 et d'une modification simplifiée n°1 en date du 09 juillet 2014 (…)», alors que cette modification simplifiée n°1 est datée du 10 juillet 2014 sur le cahier géographique n°13 de l'étude d'impact(pièce F/volume 413 p 15).
Modifications apportées par la MECDU. Le tracé traverse les deux communes sur environ 4350 m (3300 m sur Roquefort et 1050 m sur Sarbazan). L'emprise du projet sur les deux communes est de 55 ha (dont 42 ha de forêt) soit 1,6% de la surface intercommunale, répartis à raison de 3,4% sur Roquefort et de 0,6% sur Sarbazan. Il est créé un ER n°10 sur les zones UI, AUfi, N, NE et NP. L'EBC correspondant au Réseau de ripisylves de la Douze et de ses affluents (ruisseau de la Téoulère), intercepté par la bande d'études est réduit de 4,9ha.
Incidences prévisibles du projet. Le tracé est majoritairement en remblai sauf dans la zone de contact avec l'A65. La rivière La Douze, un de ses affluents et le ruisseau de la Téoulère qui appartiennent au « Réseau hydrographique des affluents de la Midouze » (Natura 2000) sont franchis respectivement par trois viaducs de 325, 65 et 60 m. Plusieurs rétablissements de voirie sont prévus au moyen de déviations et d'ouvrages

de type pont-rail et pont-route. Les écoulements hydrauliques et les continuités écologiques sont rétablis. A noter la création d'un passage grande faune, d'un chiroptèroduc et de corridors de chauve-souris

Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact du GPSO.

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 27 juin 2014 à la préfecture des Landes. Mme Dupouy représentant le maire de Roquefort et le président du SIVU de Roquefort et Sarbazan est intervenue pour signaler que la modification simplifiée du PLU intercommunal est en cours d'achèvement (mise à disposition du public achevée le 4 juillet 2014), ce à quoi le représentant de RFF répond que le dossier MECDU sera actualisé en conséquence.

533 Lot-et-Garonne (13 communes et une intercommunalité)

Pompogne (47)

Généralités. Pompogne est une commune rurale située au Sud-ouest du Lot-et-Garonne qui s'étend sur 3617 ha et comptait 240 habitants en 2013. La commune est rattachée au canton de Houeillès et son territoire est caractérisé par un important couvert forestier. Elle est traversée par les RD 933 et RD 285 dans la partie médiane et par la RD 156 au Sud-ouest. Le PLU de la commune a été approuvé le 17 juin 2011.

Modifications apportées par la MECDU. Les modifications concernent les zones A, N, et le sous-secteur N1. L'emplacement réservé n°2 est créé pour un linéaire traversé de 4 900 m et pour une surface de 105,17 ha soit 2,9 %.de la surface communale.

Incidences prévisibles du projet Une acquisition de bâti est nécessaire. La voie routière RD 933, une voie communale, 3 pistes et 11 pistes pour la Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) interceptées sont à rétablir. La surface forestière dans l'emprise de projet est de 67 ha pour 1084 ha de surface totale dans la zone d'étude. Aucun espace boisé classé (EBC) n'est à déclasser. Le tracé traverse le périmètre de protection rapprochée du captage d'Alimentation en Eau Potable (AEP) de la source de Clarens.

Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact GPSO.

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2014. Il ne comporte pas de remarques particulières de la commune.

Délibération du conseil municipal du 27 novembre 2014, qui s'oppose à ce projet à cause des impacts majeurs, et désapprouve toute déclaration éventuelle.

Fargues-sur Ourbise (47)

Généralités. Commune rurale située au Sud-Ouest du Lot-et-Garonne, au début des Landes de Gascogne, Fargues-sur-Ourbise s'étend sur une

superficie de 4449 ha. et comptait 367 habitants en 2011. Située à la source de l'Ourbise, la commune est également traversée par l'Avance. La commune est rattachée au canton de Damazan et son territoire est caractérisé par un important couvert forestier. Le PLU de la commune a été approuvé le 7 février 2014.

Modifications apportées par la MECDU . Les modifications concernent les zones A, N, N1, NC et NL. L'ER n°9 est créé pour un linéaire traversé de 6 400 m et pour une surface de 149,68 ha soit 0,75 % de la surface communale.

Incidences prévisibles du projet. Aucune acquisition de bâti nécessaire. Les voies routières RD283 et RD655, 3 pistes et 12 pistes pour la Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) interceptées sont à rétablir.

La surface forestière dans l'emprise de projet est de 105 ha pour 1224 ha de surface totale dans la zone d'étude. Une superficie de 0,3 ha d'EBC est à déclasser. Un ruisseau et un écoulement de gravière sont interceptés et font l'objet de mesures pour conserver la transparence hydraulique. Le tracé traverse le périmètre éloigné d'un captage AEP. La principale mesure sera la mise en place d'un viaduc permettant le passage de la faune au niveau du ruisseau de l'Avance et la mise en place d'un cadre au franchissement du ruisseau des gravières. Deux sites archéologiques à très fort enjeu sont recensés dans la zone d'étude: le Dolmen de Lumé, vestige néolithique, et le site de Lourdens, comprenant les vestiges d'une villa gallo-romaine et ceux d'un cimetière médiéval. Des diagnostics et fouilles préventives sont à prévoir.

Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 6 août 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact GPSO.

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2014.
Ne comporte pas de remarques particulières de la commune.

Délibération du conseil municipal du 2 décembre 2014, qui demande l'abandon du projet et la réhabilitation des voies existantes et juge qu'il y a trop d'impacts jugés majeurs sur le territoire communal.

Vianne (47)

Généralités. Commune rurale située au Sud-Ouest du Lot-et-Garonne sur la rive gauche de la Baïse, Vianne s'étend sur une superficie de 989 ha et comptait 1133 habitants en 2009. Son église ainsi que l'enceinte et les tours figurent sur la liste des monuments historiques classés. La commune est rattachée au canton de Lavardac et l'agriculture représente la principale activité économique. Elle est traversée par la RD642 qui permet de rejoindre les villes de Lavardac et de Buzet-sur-Baïse. Le POS de la commune a été approuvé le 15 décembre 2000.

Modifications apportées par la MECDU Le règlement des zones NC, NCi et ND sont concernées par la mise en compatibilité. Il est créé un ER n°7 de 23 ha soit 2,3 % de la surface communale pour un linéaire traversé de 1650 m

Incidences prévisibles du projet. Une acquisition de bâti est nécessaire. Les voies routières RD 642, la liaison RD 642-Libre, la liaison RD642-Feugarolles et la ligne ferroviaire Port-Sainte-Marie - Condom interceptées

sont à rétablir. Un EBC de de 5,5 ha est à déclasser. Aucun site Natura 2000 ne se trouve dans l'emprise du projet. Environ 4.9 ha de surface agricole utile, concernant 5 exploitations agricoles, est incluse dans les emprises prévisionnelles dont 2,1 ha de vignes. La principale mesure sur le territoire de Vianne sera la mise en place d'un viaduc permettant le franchissement de la Baïse.

Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact GPSO.

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2014

Il ne comporte pas de remarques particulières de la commune.

Bruch (47)

Généralités. La commune compte 772 habitants pour une superficie de 1599 ha. Son PLU date du 10 juin 2006, sa révision a été approuvée le 11 juin 2013.

Modifications apportées par la MECDU. La commune sera traversée sur un linéaire de 3,650 km. Le tracé, jumelé à l'autoroute en remblai, se fait en grande partie à l'extrémité Ouest. Les coteaux sont franchis en déblais. Il est créé un ER N°4 de 70,7 ha, l'emprise étant de 47,4 ha soit 2,3% de la surface communale, essentiellement en zone agricole 65,2 ha et en zone N pour 5,5 ha. Un EBC de 12,24 ha est déclassement. Certains articles des zones : A, N et Na permettant la réalisation ferroviaire sont modifiés.

Incidences prévisibles du projet. Cinq bâtis sont à acquérir, ainsi qu'un établissement industriel. Deux protections acoustiques sont envisagées et des réseaux sont interceptés : RD 119 itinéraire Golfech (viaduc), RD 213 (pont-route), VC St-Martin (Viaduc de St-Martin de 207 mètres), VC de Mounet (Pont Rail) et VC de Barrail (Pont-Route). Les chemins agricoles seront rétablis. Une superficie agricole utile (SAU) de 30,9 ha dont 3,8 ha en culture biologique sont dans l'emprise et 3 exploitations subissent un effet de coupure (1/3, 2/3). Les ruisseaux Saint-Martin et de l'Auvignon font l'objet d'ouvrages temporaires de franchissement. Les habitats d'anguilles, de salamandres, de cordules métalliques requièrent la mise en défens du cours d'eau. Le déplacement de la grande faune est facilité par l'aménagement de corridors et par les viaducs de Peyroutet et Saint-Martin.

Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact GPSO.

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2014. Le Maire de Bruch déplore l'insuffisance de prise en compte des éléments historiques du patrimoine, les deux tours classées du bourg. RFF rappelle que le dossier MECDU ne porte que sur les conditions de cette mise en compatibilité ; les mesures liées au patrimoine sont détaillées dans l'étude d'impact, en particulier dans les cahiers géographiques.

Montesquieu(47)

Généralités. Commune rurale située au Sud du Lot-et-Garonne et à 17 km à l'Ouest d'Agen Montesquieu s'étend sur 2569 ha et comptait 793 habitants en 2009. La commune est traversée par le canal latéral à la Garonne, l'autoroute des 2 mers (A62) et les départementales RD119 et RD436. La commune est rattachée au canton de Lavardac et l'agriculture représente la principale activité économique. Le PLU de la commune a été approuvé le 2 novembre 2004.
Modifications apportées par la MECDU. Il est créé un ER n°7 de 75.6 ha soit 2,9 % de la surface communale pour un linéaire traversé de 4 100 m. Le règlement des zones N, A et du secteur Ai est concerné par la mise en compatibilité.
Incidences prévisibles du projet.- Plusieurs acquisitions de bâti sont nécessaires. La voie routière RD119, la voie communale entre Barolle-Bas et Giron, la voie communale entre Carriqué et la RD119, interceptées sont à rétablir. Un EBC de 1,1 ha est à déclasser. Aucun site Natura 2000 ne se trouve dans l'emprise du projet. Environ 47.8 ha de SAU dont 5 ha de vignes concernant 16 exploitations agricoles sont inclus dans les emprises prévisionnelles. Une sous-station électrique sera réalisée sur le territoire de la commune au Nord-est du lieu-dit « Lasserre ».
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2014. Le représentant de la commune signale que la révision du PLU va être initialisée dans les prochains jours.
Délibération du conseil municipal du 14 novembre 2014, demande l'abandon du projet et la réhabilitation des voies existantes, les impacts sur le territoire communal étant jugés majeurs.

Sérignac-sur-Garonne (47)

Généralités. La commune compte 1110 habitants pour une superficie de 890 ha. Le POS a été approuvé le 14 juin 2001 et modifié le 31 août 2004, la procédure de révision est en cours.
Modifications apportées par la MECDU. La commune sera traversée sur 0,750 km, par un tracé en remblai de 7 m au niveau du « Pas de La Ville », s'abaissant ensuite à 3m à hauteur du ruisseau « Le Montgrenier » en limite de la commune de Sainte-Colombes-en-Bruilhois, puis en remblai jusqu'au franchissement de l'A 62 sur la commune de Sainte-Colombes. Il est créé un ER N°3 de 11,65 ha pour une emprise de 7,61 ha soit 0,85% de la surface communale, essentiellement en zone naturelle NC, réservée aux activités agricoles. Il n'y a pas d'EBC, ni d'éléments de valeur à protéger sur l'emprise. La modification du règlement de la zone NC vise uniquement à permettre la réalisation ferroviaire projetée.
Incidences prévisibles du projet. Quatre acquisitions de bâti sont nécessaires et deux protections acoustiques sont envisagées. La RD 286 à proximité de l'A 62 est franchie par pont rail. Une SAU de 5,6 ha dont 1,4 ha de vergers sont dans l'emprise et concernent 9 exploitations. Un chemin agricole interrompu est rétabli. Les interceptions concernent les ruisseaux de

Montgrenier (portique-pont) et de Mestre-Pont (cadre avec banquette). Les écoulements de Pouchounet (cadre), de Benaden (cadre-banquette) et des cours d'eau temporaires sont rétablis. Les risques de perturbations de la faune piscicole sur chacun des ruisseaux font l'objet d'ouvrages d'art appropriés. Le château de Péloun, édifice d'intérêt local et les 2 itinéraires de randonnées pédestres sont préservés.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2014. Le Maire souligne l'intérêt constitué par le forage profond à proximité du projet en lien avec le château d'eau. RFF indique que les études concernant les eaux souterraines seront poursuivies dans le cadre d'une procédure « loi sur l'eau ». L'habitation signalée non loin du projet fait l'objet d'échanges depuis l'été 2013 en présence du premier magistrat de la commune.

Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47)

Généralités. La commune compte 1650 habitants pour une superficie de 2114 ha. Le PLU de Sainte-Colombe-en-Bruilhois a été approuvé le 28/06/2012, avec une modification en date du 10 avril 2014 de la Zone 2 AUe relative au Technopole Agen-Garonne.
Modifications apportées par la MECDU. La commune sera traversée sur 5,6 km, par un tracé en remblai à l'ouest, pour franchir l'autoroute, puis en déblai sur 750 mètres au sud de Milhommes et en remblai sur 450 mètres pour franchir le ruisseau de Bagnéauque. Il est créé un ER n° 18 de 138 ha pour une emprise de 116 ha soit 5,4 % de la surface communale. Un EBC de 11,6 ha est déclassé. La modification du règlement des zones concernées visent uniquement à permettre la réalisation ferroviaire.
Incidences prévisibles du projet. 28 bâtis sont à acquérir dont certains situés dans l'emprise du Technopole Agen-Garonne sont déjà acquis par l'agglomération. Des aménagements acoustiques d'habitations et à la source sont nécessaires. L'A 62 est franchie par viaduc, le RD 296 Sérignac-Roquefort par un pont-route, la VC 3 de Mourrens par un pont-rail, la VC 12 de Menjeot par un pont-route et la VC 13 Les Barthes avec un rabattement de part et d'autre de la ligne. Une base travaux de 56 ha au sud de la ligne, dans l'emprise de la ZAC Technopole Agen- Garonne, compatible avec le projet, sera installée. Une partie du terrain sera restituée à la ZAC en fin de travaux. L'autre partie sera conservée pour installer une base de maintenance pérenne incluse dans la ZAC. Une SAU de 90 ha concernant 23 exploitants dont cinq perdent plus de 10% de leur propriété est dans l'emprise. Certains terrains sont déjà acquis par l'agglomération dans le cadre de la ZAC Technopole. Les ruisseaux de Benaden (cadre avec banquette), Bagneauque (Dalot avec banquette), Syne (cadre avec banquette) sont interceptés et rétablis. La transparence hydraulique est assurée.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 6 août 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact GPSO.

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2014. Le procès-verbal d'examen conjoint ne comporte aucune observation se rapportant à la commune. L'agglomération d'Agen signale que l'ER prévu par GPSO est concomitant avec des travaux prévus au Technopole Agen.
Contribution du conseil municipal sur le registre d'enquête, qui émet un avis favorable à la réalisation du projet

Roquefort (47)

Généralités. La commune compte 1729 habitants pour une superficie de 758 ha. Le PLU a été approuvé le 22 février 2007 et modifié le 28 mars 2013.
Modifications apportées par la MECDU. La commune sera traversée sur 2050 m dont 1400 en remblai en fond de vallée de la Garonne. La modification de certains articles du règlement des zones 1AUx, 2AU, 2AUx, A, AUK, NsectN1, UBsectUB1, UC, UT. Un ER n°16 de 33 ha représentant 4,4 % de la superficie de la commune est créé.
Incidences prévisibles du projet. 13 acquisitions sont envisagées sur la commune. L'emplacement réservé sur la commune de Roquefort concerne des espaces naturels. Les voies routières D656, D656E, D1149 et une voie communale interceptés sont à rétablir. 9 exploitations agricoles sont concernées pour 10 ha au total. La surface forestière dans l'emprise du projet est de 2,2 ha pour 18 ha de superficie totale dans la zone d'étude. Un ruisseau est intercepté et fait l'objet de mesures pour conserver la transparence hydraulique. Le projet intercepte le site archéologique de Sourdignac au PK 141,8 et le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle qui sera rétabli.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 6 août 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2014. Il fait état d'une opposition à la réalisation de la liaison inter-gare par TER et demande de ne pas aggraver les risques d'inondation. RFF indique que cette liaison fait partie du projet présenté à l'enquête publique et que les enjeux hydrauliques sont pris en compte.
Délibération du conseil municipal du 25 novembre 2014, qui refuse l'implantation de la voie TER inter-gares ainsi que la liaison routière gare-RD 656, au profit d'autres choix instruits par la commune.

Brax (47

Généralités. La commune compte 1805 habitants pour une superficie de 884 ha. Son PLU du 13 octobre 2005 a été modifié et révisé à plusieurs reprises (dernière révision en date du 2 décembre 2013).
Modifications apportées par la MECDU. La commune est concernée au sud, par la ligne en remblai sur 4,7 km, par l'implantation d'une gare nouvelle et de la liaison TER avec la gare d'Agen. Les viaducs franchissant le

canal et la Garonne préserveront la transparence hydraulique. Il est créé un ER N° 11 de 69,5 ha pour une emprise de 64,5 ha soit 7,2% de la superficie de la commune, essentiellement en zone agricole 58,7 ha et par le déclassement d'un EBC de 2,5 ha. La modification du règlement des zones U, UX, 1 Aux, 2 Aux, A, Ai et N permettent visent uniquement à la réalisation du projet ferroviaire.

Incidences prévisibles du projet. 14 acquisitions de bâti sont nécessaires et une protection acoustique est envisagée. Des voies sont interceptées : la RD 292 (accès gare avec pont rail), la RD 119 (pont-route), la VC de Franquet (ponts-routes). Les chemins agricoles sont rétablis.

Une SAU de 41,2 ha dont 5,1 ha de vergers sont dans l'emprise et concernent 14 exploitants dont trois ont une emprise supérieure à 10%. Deux zones de dépôt sont créées à « Cocard » liaison inter-gare « Labourdasse ». Le franchissement des ruisseaux Labourdasse (portiques), l'ouvrage de décharge (viaduc 50 mètres), le ruisseau le Rieumort (cadre 6x3,5 reconstitution du lit) sont positionnés. Un bassin d'écrêtement « ligne TER » est prévu au PK 4,1. Une zone humide est protégée par des remblais le long de « Labourdasse ». Le barreau de desserte TER, d'une superficie de 6 ha, nécessite la création de deux importants viaducs pour le franchissement du canal latéral à la Garonne et de la Garonne sur la Commune du Passage d'Agen. La gare routière fera l'objet d'une intégration paysagère.

Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact GPSO.

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2014. La chambre d'agriculture relève le fort impact agricole et signale une parcelle enclavée « Champ de Brax ». RFF indique que cette parcelle sera desservie par la desserte de la nouvelle gare routière. Le représentant de la mairie de Brax souligne l'impact de la liaison Brax-Agen et propose une solution de rétablissement routier pour la RD656 E qui touche la commune de Roquefort. RFF indique que cette alternative pourra être formulée lors de l'enquête publique. Cette demande est partagée par le maire de Roquefort. L"Agglomération signale que l'ER prévu par GPSO est concomitant avec des travaux prévus au Technopole Agen.

Délibération du conseil municipal du 12 novembre 2014, qui demande : d'indemniser justement les habitants impactés, que RFF réétudie le nombre d'habitants réellement impactés, que la liaison routière S2 portée par l'agglomération d'Agen soit validée, que la variante Bus/Tram inter-gares à la place du TER soit étudiée, que le profil en long soit abaissé.

Estillac (47)

Généralités. La commune compte 1810 habitants pour une superficie *de* 803 ha. Le PLU d'Estillac a été approuvé le 17 décembre 2003, modifié et révisé à plusieurs reprises (dernière en date du 19 décembre 2013).

Modifications apportées par la MECDU. La commune sera traversée sur 2000m, par un tracé en remblai de 3 à 4m de hauteur. Il est créé un ER N° 10 de 27,3 ha, représentant 3,4% de la superficie de la commune. La

modification du règlement des zones UBb, AUY, UY et A visent uniquement à la réalisation du projet ferroviaire.
Incidences prévisibles du projet. 12 acquisitions de bâti sont nécessaires. Le parc d'attraction Walibi se situe à 200m au sud (gêne visuelle). La RD 656E, la VC12, la VC2, la VC24 et le chemin de Saylat sont interceptés. Une SAU de 2,2 ha est dans l'emprise et concerne 3 exploitants avec des effets limités. Le ruisseau du Ringuet est intercepté et reconstitué par cadre 6x3, banquette et reconstitution du lit. La présence de l'aéroport impose des servitudes aéronautiques de dégagement (hauteur des ouvrages) et radioélectriques du radiophare d'approche.
Avis de l'autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2014. Sur interpellation, RFF précise que les autres projets de la zone d'Estillac sont pris en compte et que les emprises seront optimisées. L'abaissement demandé du profil en long sera étudié.

Moirax (47)

Généralités. La commune compte 1127 habitants pour une superficie de 1635 ha. Le PLU de Moirax a été approuvé le 17 juin 2011.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est concernée par le tracé sur 2650 m. Une fois le ruisseau du Brimont franchi par un viaduc, le tracé est majoritairement en déblai et en tunnel. Il est créé un ER N° 13 de 19,6 ha soit 1,2% de la surface communale dont 8,4 ha de terres agricoles et 6,4 ha d'espaces naturels. Un EBC de 8,5 ha est déclassé**.** La modification de certains articles du règlement des zones Ux, Ur, Uc, AU, Aux, Np , Nr, Nri, N1, A et Ad visent uniquement à la réalisation du projet ferroviaire.
Incidences prévisibles du projet. Huit acquisitions de bâtis sont nécessaires et une protection acoustique est envisagée sur 105 m. La RD 268, une VC et une ligne MT EDF sont interceptés. Une SAU de 9,2 ha située dans l'emprise concerne trois exploitants dont deux ont une emprise supérieure à 10%. Les ruisseaux de Brimont et de Jorle seront franchis par des viaducs.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2014. Le représentant de la commune de Brax s'interroge sur la continuité de la RD268 en phase « travaux » et sur l'ampleur des déboisements. RFF indique que la continuité de la RD268 sera assurée en phase « travaux » en liaison avec les services de l'Etat et que les déboisements seront limités au strict nécessaire.
Contribution du Sénateur/Maire du 5 décembre 2014, qui demande la prise en compte de la desserte de la zone d'activités, même en phase « travaux » et d'abaisser le niveau du tunnel aboutissant sur le H 228 ter de Layrac.

Caudecoste (47)

Généralités. La commune compte 933 habitants pour une superficie de 1719 ha. Son PLU date du 14 mars 2005 et a été modifié deux fois (dernière modification du 15 décembre 2011).
Modifications apportées par la MECDU. La commune est concernée par le tracé sur 4300 m, l'emprise est de 49,80 ha soit environ 2,90 % du territoire de la commune et l'ER de 76,40 ha. Sont concernées les zones A, Nh et Nn. L'ER n° 9 et création d'un ER n° 11 pour le projet des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et de ses aménagements connexes.
Incidences prévisibles du projet. Huit acquisitions de bâti et une protection acoustique pour deux autres sont prévus. Le tracé franchit plusieurs voies de communication : la RD308, la RD114, la voie communale 501 à Gajan et la voie communale 2 à Pouche nécessitant quatre ponts-routes et trois itinéraires de rabattement. Vingt exploitations agricoles ont des parcelles dans les emprises prévisionnelles et un bâtiment agricole (maison d'habitation) associé à un verger est situé dans les emprises. Cinq cheminements agricoles sont interceptés par le projet et feront l'objet de rétablissements. L'emprise touche une superficie de 11,50 ha de zone N mais sans effet sur la sylviculture. La superficie des zones inondables dans les emprises du projet est de 3 ha et la surface de zones classées « orange » au PPRI est de 23 ha. Les zones inondables sont franchies par viaduc. Le franchissement des ruisseaux de l'Estressol, de Brescou, de Mengeot, de la rivière de l'Auroué et de deux affluents du ruisseau de Mengeot est assuré par quatre viaducs respectivement de 135, 130, 130 et 105 m et et par un portique de 30 m. Le franchissement de la zone humide de 0,22 ha localisée le long de l'Auroué est assuré par un viaduc. Des éléments des trames verte et bleue sont interceptés par le projet. Neuf éléments patrimoniaux à protéger sont dans la bande de 500 m dont une maison rurale située dans l'ER du projet.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2104. La commune de Caudecoste n'a émis aucune observation.
Délibération du conseil municipal du 2 décembre 2014, qui se prononce pour l'abandon de la DUP, les impacts étant jugés majeurs, et qui demande de réhabiliter les voies existantes.

Saint-Nicolas-de-la-Balerme (47)

Généralités. La commune compte 403 habitants pour une superficie de 475 ha. Le PLU de Saint-Nicolas-de-la-Balerme a été approuvé le 26 avril 2011. La commune sera traversée sur 500 m par un tracé en déblai au sud, en zone agricole, avec un enjeu hydrogéologique moyen.

Modifications apportées par la MECDU. Il est créé un ER de 7200 m² soit 0,94% de la surface communale**.** La modification de certains articles des zones A et Ai visent à permettre la réalisation ferroviaire.
Incidences prévisibles du projet. Seuls 7200 m² de zone A dont 3000 de vergers représentant deux exploitations sont concernés par l'emprise.
Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact GPSO.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 26 juin 2014. Pas d'observation.

Agglomération d'Agen : Colayrac-Saint-Cirq, Layrac et Le Passage (47)

Généralités. La mise en compatibilité du PLU intercommunal (PLUi) de l'agglomération d'Agen approuvé le 11 juillet 2013 est justifiée à la fois par le tracé des lignes nouvelles au Passage d'Agen et à Layrac et par la liaison inter-gares au Passage d'Agen et à Colayrac-Saint-Cirq.
Modifications apportées par la MECDU. L'emprise sur les trois communes est de 94,6 ha, soit environ 1,3 % du territoire concerné et l'ER de 126,20 ha. Sont concernées les zones UC à Colayrac-Saint-Cirq et Layrac, UD et UE au Passage d'Agen, UX à Colayrac-Saint-Cirq et Le Passage d'Agen 1AUc à Layrac, Ah, Ne, Ng à Layrac, Nh et NL au Passage-d'Agen. Plusieurs EBC inclus dans le périmètre de 50 m de part et d'autre des emprises seront déclassés. Un ER n° C01 sur la commune de Colayrac-Saint-Cirq, n° Lc 09 sur la commune de Layrac et LP 12 sur la commune du Passage d'Agen sera créé pour le projet.
Incidences prévisibles du projet. Il est prévu 38 acquisitions de bâtis dont 10 bâtis liés à des activités économiques. Une protection acoustique est nécessaire pour 7 bâtis. Sur les trois communes, le franchissement de la RD 931, la RD 931^{E}, la bretelle de l'échangeur du péage d'Agen, plusieurs voies communales, un chemin de randonnée, le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, la RD 831, la RN 1021, la RN21 et l'A62 s'effectuera au moyen de huit viaducs dont deux au Passage d'Agen et six à Layrac), un pont-route sur la commune du Passage d'Agen, cinq ponts-rails dont un au Passage d'Agen, deux à Layrac et deux à Colayrac-Saint-Cirq, trois itinéraires de rabattement dont deux à Layrac et un au Passage d'Agen et quatre sur tranchée couverte au Passage d'Agen. Dans les trois communes, 18 exploitations agricoles ont des parcelles dans les emprises ainsi que trois bâtiments agricoles dont un siège d'exploitation avec serres. Deux chemins agricoles sur la commune de Layrac sont interceptés par le projet et feront l'objet d'un rétablissement par deux itinéraires de rabattement sur passage supérieur pour l'un et sous viaduc pour l'autre. Une zone de dépôt de matériaux est prévue sur la commune de Layrac. Elle sera restituée à l'agriculture en fin de chantier. Sur les trois communes, le projet intercepte la voie verte du canal latéral à la Garonne, le canal latéral à la Garonne, la Garonne, un affluent du Gers, l'écoulement de Charrin, trois plans d'eau des gravières de Layrac, le ruisseau de Gudech à deux reprises, et le ruisseau le Rieumort. Leur franchissement est assuré par douze viaducs dont trois au Passage d'Agen et neuf à Layrac) et un cadre avec

reconstitution du lit au Passage d'Agen. Le projet de ligne nouvelle intercepte les zones inondables du ruisseau du Rieumort, du Brimont, de l'Estressol, de la Garonne et du Gers. Ces espaces sont inscrits en zone rouge et orange au PPR de l'Agenais et en zone rouge au PPI du secteur Garonne aval. Les prescriptions relatives au PPR et au PPI seront respectées dans le cadre du projet. Le franchissement de 3,05 ha de zones humides, localisées sur les communes du Passage d'Agen et de Layrac sera assuré par six viaducs dont quatre au Passage d'Agen et deux à Layrac. Deux bassins d'écrêtement visant à réguler les débits d'eau rejetés dans le milieu naturel sont envisagés sur la commune de Layrac. Les communes de Colayrac-Saint-Cirq, Le Passage d'Agen et Layrac sont concernées par le SIC de « La Garonne », au titre du réseau Natura 2000, qui est intercepté par la bande des 500 m. L'emprise du projet représente moins d'un hectare soit 0,02 % de la superficie totale du site Natura 2000. Sur les trois communes, des éléments des trames verte et bleue sont interceptés par le projet. Le passage de la faune sur le territoire des trois communes, sera permis par la mise en place de douze viaducs, un pont-cadre et un tunnel. Sept éléments de valeur à protéger sont concernés par la bande des 500 m dont deux à Colayrac-Saint-Cirq, quatre à Layrac dont un sera acquis, un au Passage d'Agen qui sera également acquis. Une superficie de 13,77 ha d'EBC seront déclassés.

Avis de l'Autorité environnementale déconcentrée d'Aquitaine. Emis sans observation le 5 mai 2014. Prendre en compte l'avis national du CGEDD du 22 janvier 2014 sur l'étude d'impact GPSO.

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2014. L'agglomération d'Agen signale, qu'avec son soutien, une étude est menée, par la commune de Layrac pour la recherche d'une solution alternative au tracé proposé par RFF. Elle demande la tenue d'une réunion technique préalable à l'enquête publique avec le bureau d'études, RFF et elle-même. Elle indique également que l'emplacement réservé du GPSO est en interface avec plusieurs projets qu'elle porte et que certains travaux seront concomitants. Par courrier transmis en complément de son intervention, elle s'interroge sur les règles retenues pour fixer le périmètre de déclassement des EBC sur les communes de Colayrac, Saint-Cirq, Le Passage d'Agen et Layrac. Le maire de Layrac, confirme la demande de rencontre technique sollicitée par l'Agglomération d'Agen et fait part de son opposition au tracé présenté en se référant à l'alternative étudiée par la commune. Le maire de Colayrac-Saint-Cirq n'émet pas de remarques sur la MECDU mais signale un manque de visibilité et d'information sur l'aménagement du rond-point de Camélat. La commune du Passage d'Agen n'émet aucune observation. RFF rappelle que de nombreuses variantes ont été étudiées pour le passage de la ligne nouvelle au sud-est de l'agglomération, conduisant au tracé présenté à l'enquête publique. Il confirme sa disponibilité pour la tenue de réunions techniques d'échanges. Il indique que le déclassement des EBC est réalisé dans un périmètre d'environ 25 m de part et d'autre de l'ER et qu'il est limité à l'ER dans les sites Natura 2000. Enfin, il souligne que le projet de liaison Camélat relève de la maîtrise d'ouvrage de l'Agglomération d'Agen. La commune du Passage d'Agen n'a émis aucune observation.

Délibération du conseil municipal de Layrac du 24 septembre 2014, qui demande la prise en compte du tracé H 228 ter.

Délibération du conseil municipal du Passage d'Agen du 18 novembre 2014, qui demande de porter attention aux impacts sur les habitations et leur desserte, même en phase travaux et demande que les entreprises zone le Treil-Gaussens et zone centre routier soient relocalisées.

534 Département du Tarn-et-Garonne (18 communes)

Donzac (82)

Généralités. En limite du Lot-et-Garonne et proche du Gers, Donzac comptait 1034 habitants en 2009. Son PLU a été adopté le 26 janvier 2006 et la dernière modification date du 13 décembre 2011

Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par un linéaire traversé de 1600 m. Un ER de 28,6 ha est créé. Les zones et secteurs A, N1 et Nf sont concernés.

Incidences prévisibles du projet. Quatre exploitations agricoles sont concernées pour 13,8 ha d'emprise. Les voies routières RD71 et deux voies communales interceptées sont à rétablir. La surface forestière dans l'emprise du projet est de 2 ha pour 86 ha de surface totale dans la zone d'étude. 6,6 ha d'espace boisé classé sont à déclasser. Deux ruisseaux sont interceptés et font l'objet de mesures pour conserver la transparence hydraulique. Les autres cours d'eau et écoulements interceptés par le projet sont rétablis par des ouvrages hydrauliques de type 3.

Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 12 mai 2014.

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à Castelsarrasin le 26 juin 2014. Pas de remarques.

Délibération du conseil municipal du 18 novembre 2014, qui émet des réserves sur le projet, les impacts sont jugés majeurs.

Auvillar (82)

Généralités. Située à l'extrémité ouest du département, Auvillar s »étend sur 1564 ha et comptait 959 habitants en 2009. Son PLU a été adopté le 8 mars 2008 et la dernière modification date du 4 novembre 2011.

Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par un linéaire de 4000 m. Un ER n°8 dont la superficie devra être ajustée est créé. Les zones et secteurs UE,UL,A et Nh sont concernés.

Incidences prévisibles du projet. Sept exploitations agricoles pour 41,3 ha d'emprise sont concernées dont 2 pour plus de 10 % de leur SAU. Les voies routières A62, RD88, RD11, RD12 et sept voies communales sont interceptés. Quatre sont à rétablir, trois seront rabattues. La surface forestière dans l'emprise de projet est de 9 ha pour 201 ha de surface totale dans la zone d'étude. 5,83 ha d'espace boisé classé sont à déclasser. Sept ruisseaux, sont interceptés et font l'objet de mesures pour conserver la transparence hydraulique. Le périmètre de protection d'un bâtiment historique est dans la zone d'étude. Des diagnostics et fouilles préventives sont à prévoir.

Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 12 mai 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à Castelsarrasin le 26 juin 2014. Pas de remarques.
Contribution du conseil municipal du 28 octobre 2014, qui a constitué un dossier sur des ajustements du projet, et une **délibération du conseil municipal du 13 novembre 2014**, en faveur de la construction d'un nouvel échangeur (Cf. délibération du Grand Montauban).

Saint-Nicolas-de-la-Grave (82)

Généralités. Saint-Nicolas-de-la-Grave s'étend sur 2930 ha et comptait 2140 habitants en 2009. Le PLU de la commune a été adopté le 23 janvier 2014.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par un linéaire de 500 m représentant 4,1 ha, soit 0,1% du territoire communal. Un ER n° 13 de 7,06ha est créé. Les zones et secteurs A1, Ni, et Uz sont concernés. Les modifications du règlement se limitent à permettre la réalisation du projet ferroviaire.
Incidences prévisibles du projet. Une acquisition de bâti et des protections acoustiques pour deux bâtiments sont prévus.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 9 août 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à Castelsarrasin le 26 juin 2014. Des demandes de précision ou de prise en compte de doléances sans conséquence sur la MECDU ont été formulées par les élus.
Délibération du conseil municipal du 5 novembre 2014, qui attire l'attention du maître d'ouvrage sur les impacts acoustiques, fonciers et agricoles, et sur les modifications portées aux documents d'urbanisme.

Castelmayran (82)

Généralités. Située à l'ouest du département, Castelmayran s'étend sur 1587 ha et comptait 1102 habitants en 2009. Son PLU été adopté le 23juin 2004 et la dernière modification date du 23 juillet 2012.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par un linéaire de 4400 m. Un ER n°8 de 8,9ha soit 5,3% de la superficie communale, est créé. Les zones et secteurs A, Nu et Ni sont concernés.
Incidences prévisibles du projet. Cinq acquisitions de bâti sont nécessaires. Deux exploitations agricoles pour 56 ha, deux sièges d'exploitations et 4 bâtiments agricoles sont concernés. Sur les quatre voies communales interceptées, trois sont à rétablir et une rabattue. La surface forestière dans l'emprise de projet est de 3 ha pour 73,2 ha de surface totale dans la zone d'étude. Une rivière et un fossé affluent interceptés font l'objet de mesures pour conserver la transparence hydraulique.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 12 mai 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à Castelsarrasin le 26 juin 2014. Pas de remarques.

Contribution d'avocats mandatés par le conseil municipal, qui émet des réserves sur le projet impactant le foncier de façon néfaste et majeure.

Cordes-Tolosannes (82)

Généralités. Située à courte distance de Montauban et de Castelsarrasin, Cordes-Tolosannes s'étend sur 1573 ha et comptait 267 habitants en 2009. Son PLU a été adopté le 9novembre 2014.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par un linéaire de 1.000 m représentant 6,56ha, soit 0,4% du territoire communal. Un ER n°1 de 15,23ha est créé. Les zonesA et N sont concernées. Une superficie de 1 ha d'EBC est à déclasser. Les modifications du règlement se limitent à permettre la réalisation du projet ferroviaire.
Incidences prévisibles du projet. Sont prévus une acquisition de bâti, le rétablissement du chemin de randonnée « sentier Garonne ». Un cheminement agricole est intercepté. Le franchissement de la Garonne est assuré par un viaduc de 1165m.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 9 août 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à Castelsarrasin le 26 juin 2014. Des demandes de précision ou de prise en compte de doléances sans conséquence sur la MECDU ont été formulées par les élus.

Castelsarrasin (82)

Généralités. Chef-lieu d'arrondissement, Castelsarrasin s'étend sur 7695 ha et comptait 12960 habitants en 2009. Son POS a été approuvé le 27 novembre 1996 et la dernière modification date du 3 novembre 2011.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par un linéaire de 3600 m. Les zones et secteurs NBS, NCg, Ndg, UY, UZ sont concernés.
Incidences prévisibles du projet. Treize acquisitions de bâti sont nécessaires. Une superficie de 29,4 ha de terres agricoles, concernant 26 exploitations, dont 4 présentent un niveau jugé très fort et 7 un niveau fort est concernée. Deux sièges d'exploitation et onze bâtiments agricoles sont également concernés. Les voies routières RD45, RD14, RD813, 3 voies communales et 1 voie ferrée interceptées sont à rétablir. Seule la RD14 sera rabattue. La surface forestière dans l'emprise du projet est de 18 ha, aucun espace boisé n'est à déclasser. Quatre ruisseaux, sont interceptés et font l'objet de mesures permettant de conserver la transparence hydraulique.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 12 mai 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à Castelsarrasin le 26 juin 2014. Pas de remarques.
Délibération du conseil municipal du 20 novembre 2014, en faveur du quartier de Bénis, soumis aux aléas « inondations », et demande à au maître d'ouvrage de modifier le projet.

La-Ville-Dieu-du-Temple (82)

Généralités. Située au centre du département, La-Ville-Dieu-du-Temple s'étend sur 2620 ha et comptait 2779 habitants en 2009. Son POS a été adopté le 28 décembre 2001et la dernière modification date du 10 juin 2005.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par un linéaire de 700 m, représentant 5,1 ha, soit 0,2% du territoire communal. Un ER N°13 de 8,2ha est créé. Les zones NC, NDg (zone inondable du ruisseau de Larone) sont concernées. Les modifications du règlement se limitent à permettre la réalisation du projet ferroviaire.
Incidences prévisibles du projet. Le ruisseau de Larone sera franchi par un viaduc de 50m.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 9 août 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture du Tarn et Garonne le 25 juin 2014. Des demandes de précision ou de prise en compte de doléances sans conséquence sur la MECDU ont été formulées par les élus.

Saint-Porquier (82)

Généralités. Située à 20 km de Montauban, Saint-Porquier s'étend sur 1640 ha et comptait 1340 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 12 mars 2013.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par un linéaire traversé de 5100 m représentant 63,4 ha, soit 3,9% du territoire communal. Un ER n° 9 de 91,7ha est créé. Les zones A, N et les secteurs Ah, Ai, et Ahi sont concernés. Un EBC est inclus dans le périmètre de 50m de part et d'autre des emprises du projet, il correspond au boisement de Malpartit. Traversé par le projet, 3,3 ha seront déclassés. Les modifications du règlement se limitent à permettre la réalisation du projet ferroviaire.
Incidences prévisibles du projet. Sept acquisitions de bâti sont envisagées et 2 bâtiments devront recevoir des protections acoustiques. Le projet conduit à sept rétablissements de voirie. Les cinq ruisseaux interceptés font l'objet d'aménagements permettant de conserver la transparence hydraulique. Le franchissement du Brouzidou, du canal et du ruisseau des Parcs se fait au moyen de viaducs respectivement de 450, 70 et 65 m. L'autoroute est pour sa part franchie par un viaduc de 160m.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 12 mai 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture du Tarn et Garonne le 25 juin 2014. Des demandes de précision ou de prise en compte de doléances sans conséquence sur la MECDU ont été formulées par les élus.
Contribution du conseil municipal du 5 décembre 2014, qui sollicite des modifications au projet en rapport avec les impacts fonciers et environnementaux.

Montbeton (82)

Généralités. Située à proximité de Montauban, Montbeton s'étend sur 1626 ha et comptait 3445 habitants en 2009. Son PLU a été adopté le 11 septembre 2013.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par un linéaire d'environ 3350 m représentant 39,1 ha, soit 1,17 % du territoire communal. Un ER n°3 de 58,5 ha est créé. Les zones A, N , Ud1, AUph et Ah sont concernées. Au bois de la Barraque, 17 ha d'EBC seront déclassés. Les modifications du règlement visent uniquement à assurer la réalisation du projet.
Incidences prévisibles du projet. Deux acquisitions de bâti, dont une activité, sont envisagées.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 12 mai 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture du Tarn et Garonne le 25 juin 2014. Le Maire de Montbeton regrette de ne jamais avoir été invité à participer au « comité gare » mais cette intervention est sans incidence sur la mise en compatibilité du PLU.
Délibération du Conseil municipal du 23 octobre 2014, qui émet des contre-propositions concernant le rétablissement des voiries.

Grand-Montauban (82)

Généralités. Carrefour régional des grandes infrastructures routières et ferroviaires deuxième agglomération de la région Midi-Pyrénées, Montauban s'étend sur 13597 ha et comptait 56126 habitants en 2009. Son PLU a été adopté le 25 février 2004 et la dernière modification exécutoire depuis le 10 octobre 2013.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par un linéaire d'environ 750 m pour une superficie de 15,8 ha, soit 0,1% du territoire communal. Un ER n°54 de 20,8 ha est crée. Les zones A, UX et Nh sont concernées. Une surface de 0,31 ha d'EBC sera déclassée. Les modifications du règlement se limitent à permettre la réalisation du projet ferroviaire.
Incidences prévisibles du projet. Trois acquisitions de bâti sont envisagées.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 12 mai 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture du Tarn et Garonne le 25 juin 2014. Pas d'observation.
Délibération de la communauté de communes du 22 octobre 2014, qui se prononce en faveur du projet et pour la construction d'un nouvel échangeur à Lacourt-Saint-Pierre sur l'A 62 permettant un raccordement à la RD 928.

Bressols (82)

Généralités. Située au carrefour des autoroutes A 20 et A 62, Bressols s'étend sur 2035 ha et comptait 3563 habitants en 2009. Son PLU a été

adopté le 22 novembre 2004 et la dernière modifcation date du 29 juillet 2013.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par un linéaire d'environ 5 300 m, représentant 115,7 ha, soit 5,7 % du territoire communal. L'ER n° 18 créé a une superficie de 150,4 ha. Les zones N, A, UC, UX, 1Aux et 2Aux sont concernées. Les modifications du règlement se limitent à permettre la réalisation du projet ferroviaire.
Incidences prévisibles du projet.48 acquisitions de bâtis sont envisagées. Un viaduc de 45 m enjambera la voie ferrée actuelle pour la desserte de la gare nouvelle.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 9 août 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture du Tarn et Garonne le 25 juin 2014. Deux observations du représentant de la commune qui ont fait l'objet de réponses de RFF et de la DDT 82, ne semblent pas mettre en cause les modifications du PLU exposées dans le dossier.
Délibération du conseil municipal du 2 décembre 2014, qui sollicite des aménagements au projet et des incohérences dans la MECDU : le PADD est impacté (contrairement à ce qui est dit dans le dossier), 3 axes n'ont pas été pris en compte, la préservation des exploitations agricoles, prévoir des sites d'accueil pour le développement économique et assurer un aménagement valorisant des rives de l'A20.

Escatalens (82)

Généralités. Située à proximité de Montauban et de Castelsarrasin, Escatalens s'étend sur 1805 ha et comptait 1062habitants en 2009. Son PLU a été adopté le 10 février 2010 et la dernière modification date du 5 février 2013.
Modifications apportées par la MECDU. Une partie du linéaire du rétablissement de la RD2 est situé sur le territoire communal. Un ER n°10 est créé. Les zones A et NG sont concernées. Les modifications du règlement visent uniquement à permettre la réalisation du projet ferroviaire.
Incidences prévisibles du projet. Néant
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 12 mai 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture du Tarn et Garonne le 25 juin 2014. Pas d'observation.

Montbartier (82)

Généralités. Montbartier s'étend sur 1511 ha et comptait 1252 habitants en 2009. Son PLU été adopté le 28 février 2008 et la dernière modification date du 5 novembre 2013
Modifications apportées par la MECDU. Une superficie de 2,35 ha, soit 0,2% du territoire communal, est nécessaire pour le rétablissement des

voies. Un ER N° 28 de 2,35ha est créé. Les zones 1AUx et AUE sont concernées. Les modifications du règlement se limitent à permettre le projet ferroviaire.
Incidences prévisibles du projet. Néant
L'avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 9 août 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture du Tarn et Garonne le 25 juin 2014. Les doléances des élus ont été prises en compte.

Lacourt-Saint-Pierre (82)

Généralités. Située à la sortie Sud-Ouest de Montauban, Lacourt-Saint-Pierre s'étend sur 1488 ha et comptait 1083 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 1er mars 2014.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par un linéaire de 3300 m pour une emprise de 38,7 ha. Un ER de 59,7 ha est créé. Les zones et secteurs A, Ah, N, Nh, Nha et Nph sont concernés.
Incidences prévisibles du projet. Onze exploitations agricoles sont concernées dont 5 pour plus de 10 % de leur SAU. Trois sièges d'exploitations et bâtiments agricoles sont également concernés. La surface forestière dans l'emprise de projet est de 10ha pour 99 ha de surface totale dans la zone d'étude. Les RD108, RD928, trois voies communales, la voie vélo-route et deux lignes à haute tension de 63 Kva interceptées sont à rétablir. Deux ruisseaux et un canal interceptés font l'objet de mesures visant à conserver la transparence hydraulique. Cinq bâtis remarquables à protéger sont concernés par la zone d'étude. Des diagnostics et fouilles préventives sont à prévoir.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 9 août 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture du Tarn et Garonne le 25 juin 2014. Pas de remarques.
Délibération du conseil municipal du 5 octobre 2014, qui sollicite des modifications pour atténuer les nuisances et impacts sur le territoire communal, et fait part des doléances de ses habitants dans 75 pages.

Labastide-Saint-Pierre (82)

Généralités. Située au Sud de Montauban, Labastide-Saint-Pierre s'étend sur 2077 ha. Son PLU a été approuvé le 30 mai 2003 et la dernière modification date du 16 novembre 2012.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée sur l'Ouest et suivant un axe Nord/Sud par 3800m de linéaire. Un ER de 66,2ha est créé. Les secteurs Ng, Aux et AUe sont concernés.
Incidences prévisibles du projet. Une acquisition de bâti et 1500m de protections acoustiques, la restructuration d'exploitations agricoles et des aménagements paysagers sont prévus. Les réseaux et voiries (chemin Salcevert, l'A62, chemin de Lauzard, chemin de Périé) seront rétablis. Il y aura trois ouvrages de franchissement : 2 ponts-rails et 1 viaduc sur le

Vergnet et le plan d'eau de Viguerie (620m de long), avec 3 passages grande faune (le Vergnet, la Viguerie et le Rieu Tort). Une base de maintenance sera implantée dans la ZAC « Grand Sud Logistique » située dans le triangle Montbartier, Campsas et Labastide-Saint-Pierre.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation, depuis le 12 mai 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture du Tarn-et-Garonne le 25 juin 2014. Le Maire demande, qu'avec le rétablissement du chemin de Salsevert (voie franchie par un pont-rail), son dimensionnement prenne en compte le développement du trafic. Pas de réponse.
Délibération du Conseil municipal du 4 juillet 2013, favorable à la cession pour 1€ symbolique d'une parcelle de 400m2 à la société SUD PROJET, dans le cadre de l'extension d'un bâtiment, refus du Préfet de Montauban.

Campsas (82)

Généralités. Campsas s'étend sur 1515 ha et comptait 1197 habitants en 2009. Son PLU a été approuvé le 19 juillet 2006 et sa dernière modification date di 1er juillet 2013.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée à l'Ouest de l'A62 par 3.150 m de linéaire. Un ER de 54,4ha est créé. La zone UD et les secteurs AUEb, Na, Nb, Nd, Nr sont concernés.
Incidences prévisibles du projet. Dix acquisitions de bâtis, 620m de protections acoustiques et des aménagements paysagers sont prévus. Deux parcelles viticoles au Nord de la Guillotte sont traversées. Des parcelles agricoles seront restructurées. Le hameau de La Mothe est principalement impacté. Un viaduc sera construit pour le franchissement du Rieu Tort et des zones humides, avec un passage grande faune. Une base de maintenance ferroviaire de 4 à 5ha sera définitivement implantée sur la plateforme logistique départementale.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 9 août 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture du Tarn et Garonne le 25 juin 2014. Le Maire remarque que les ER ne tiennent pas compte des évolutions futures du projet. Pas de réponse.
Contribution du conseil municipal du 5 décembre 2014, qui demande de porter sur le plan de zonage du PLU, les zones d'exclusion pour nuisances sonores, et remet en cause l'utilité publique du projet.

Grisolles (82)

Généralités. Située à proximité de grands axes de circulation, Grisolles s'étend sur 1757 ha et comptait 3504 habitants en 2009. Son POS a été approuvé le 20 décembre 2001, la dernière mise à jour datant du 9 février 2011.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par 700m de linéaire s'écartant de l'A62, en déblais avant le tunnel de Pompignan. Un ER de 12,95 ha est créé. Le secteur NC est concerné.

Incidences prévisibles du projet. Une restructuration d'exploitations agricoles et des aménagements paysagers sont prévus. La RD49 sera franchie par un pont-route. Une ZNIEFF et une ZICO proches méritent attention.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 12 mai 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture du Tarn et Garonne le 25 juin 2014. Pas de commentaire.
Délibération du conseil municipal du 6 novembre 2014, qui s'oppose au projet pour des raisons économiques.

Pompignan (82)

Généralités. Située à mi-distance entre Montauban et Toulouse, Pompignan s'étend sur 1215 ha et comptait 1355 habitants en 2009. Son POS a été adopté le 23 novembre 2001.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par 2800m de linéaire dont 2000m en tunnel pour sortir au Nord de l'Estrade. Un ER de 16,7ha est créé. 8,7ha d'EBC seront déclassés. Les secteurs 2NA, NA, NC et NCg, ND,UX, UY, UZ sont concernés ainsi que les zones 3NA, NB et NDa pour les sections en tunnel.
Incidences prévisibles du projet. Deux acquisitions de bâtis, 340m de protections acoustiques et des aménagements paysagers sont prévus. Des exploitations agricoles dont trois sont lourdement impactées et deux dont les cheminements sont coupés seront restructurées.
Le franchissement de la RD 820, de la voie ferrée existante et du canal latéral à la Garonne se fera par un viaduc de 200m avec un passage grande faune. Le rétablissement de nombreuses voiries (chemin de Beau Soleil, la RD 820, la RD 200, chemin de Lestrade) et la création d'un giratoire entre Pompignan et Saint Rustice sont prévus. Une zone de dépôt de chantier est envisagée à l'entrée sud du tunnel.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 9 août 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture du Tarn et Garonne le 25 juin 2014. Pas de remarque.
Contribution de la commune du 21 novembre 2014, qui souhaite être associée à la conception du viaduc sur la commune, et propose d'autres modifications mineures.

535 Département de la Haute-Garonne (5 communes) (groupe Haute Garonne)

Fronton (31)

Généralités. Située à 30 km au Nord de Toulouse, Fronton s'étend sur 4606 ha et comptait 5489 habitants en 2009. Son PLU a été adopté le 20 décembre 2006.

Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par 2250m de linéaire, en entrée à l'Est de Belbèze pour franchir l'A62. Le tracé franchit le fossé bassin de l'A2 et un fossé agricole au Sud de la RD 47a. Un ER n°44 de 32,4ha est créé. La zone A est concernée.
Incidences prévisibles du projet. Huit exploitations agricoles sont touchées, essentiellement des parcelles de vigne AOC dont le « Château Bellevue la Forêt ». Une superficie de 19 ha de bois se situe dans la zone d'étude. Des dégradations sont prévisibles sur des parcelles à Périgal. Des aménagements paysagers et des rétablissements de voiries pour la RD 47a et la RD 47 sont prévus. Au hameau de Sirech, la RD 94 est rétablie en pont-route et des mesures compensatoires sont prévues.
Des dépôts de chantier pourraient éventuellement être établis sur la commune.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 12 mai 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture de Haute-Garonne 26 juin 2014. Aucun commentaire.
Délibération du conseil municipal du 10 novembre 2014, qui émet des réserves sur les chiffrages du dossier de la MECDU sur son territoire, notamment sur les superficies viticoles dans l'évaluation environnementale. De nouveaux chiffres sont fournis, avec la demande de nouvelles études comme le réclament les deux grands syndicats des Vins de Fronton.

Saint-Rustice (31)

Généralités. Située à 26 km de Toulouse et en limite du Tarn-et-Garonne, Saint-Rustice s'étend sur 238 ha et comptait 439 habitants en 2009. Le PLU a été approuvé le 5 octobre 2012.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par 1.300m de linéaire à l'Ouest du hameau Sarrailhère. 6,1% de la surface communale est dans l'emprise du projet. Les secteurs N, Nh, Ng, UBa, UBb sont concernés. Un ER de 21,8ha est créé.
Incidences prévisibles du projet. Six acquisitions de bâtis et 1190m de protections acoustiques sont prévus. Des vignobles seront traversés par la ligne et des exploitations agricoles restructurées. Des aménagements paysagers sont prévus. Un viaduc permettra le franchissement de la RD820, de la voie ferrée et du canal latéral à Pompignan, avec un passage pour la faune. Un giratoire entre Pompignan et Saint-Rustice sur la RD820 sera créé. Sont également prévus, un pont-rail, de nombreuses modifications et des rétablissements de voirie.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 12 mai 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture de Haute-Garonne 26 juin 2014. Le Maire fait ressortir l'ambigüité de la superficie de l'ER et de l'emprise prévisionnelle. RFF rappelle qu'après la mise en service, les terrains non utilisés feront l'objet d'une suppression d'ER.
Délibération du conseil municipal du 25 novembre 2014, qui propose des modifications mais ne s'oppose pas au projet.

Castelnau-d'Estrétefonds (31)

Généralités. Située à 22 km de Toulouse en bordure de Garonne, Castelnau-d'Estrétefonds s'étend sur 2861 ha et comptait 5397 habitants en 2009. Le PLU de la commune a été approuvé le 20 mars 2014. A noter que la commune est concernée par deux opérations du GPSO : les lignes nouvelles (LN) et les aménagements ferroviaires du nord de Toulouse (AFNT).
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par 4.000 m de linéaire à l'Ouest du canal latéral pour une emprise de 34,8ha. Pour les lignes nouvelles, un ER n°25 de 57,4ha est créé qui se superpose avec l'ER n°24 pour du projet AFNT Les secteurs NDi et NDb et les secteurs A et Ah sont concernés. .
Incidences prévisibles du projet. Un bâti sera acquis et 7 autres feront l'objet d'aménagements acoustiques. Des exploitations agricoles devront être restructurées. Le tracé intercepte la route d'Ondes, le chemin de la gravette, le chemin du Moulin Ferme nécessitant trois rétablissements de voirie et des aménagements paysagers. La traversée de l'Hers mort et du canal latéral à la Garonne se fera par deux viaducs jumelés (395m et 310m). Un passage pour la faune est prévu. La Zone de Protection Spécifique (ZPS) «*Vallée de Garonne, de Muret à Moissac*», au titre du réseau Natura 2000, est concernée par la bande des 500m. Les travaux auront lieu sur tout le territoire de la commune.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 25juillet 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture de Haute-Garonne 26 juin 2014. Des échanges sont en cours avec un exploitant au sujet des autorisations d'extraction de granulats.
Contribution de la commune en octobre 2014, qui intervient auprès du conseil régional, du conseil général et de RFF, pour trouver des solutions pour deux cas particuliers et apporte son soutien au projet.

Grenade-sur-Garonne (31)

Généralités. Située à 25 km au Nord de Toulouse, Grenade-sur-Garonne s'étend sur 3800 ha et comptait 7852 habitants en 2009. Son PLU a été adopté le 20 septembre 2005 et sa dernière mise à jour date du 17 mars 2014.
Modifications apportées par la MECDU. La commune est traversée par 100m de linéaire traversé à la pointe côté Saint Jory. Un ER de 0,86ha est créé. Les secteurs Nab et Nib sont concernés.
Incidences prévisibles du projet. L'Hers mort et le canal latéral à la Garonne sont traversés par deux viaducs jumelés (395m et 310m). Un passage pour la faune et des aménagements paysagers sont prévus. Les gravières de Saint-Caprais et de la Gravette, réservoirs de biodiversité méritent attention. Pour protéger la prise d'eau de la gravière de Lagarde et du lac de Capy le réseau de collecte des eaux sera rendu étanche et les traitements phytosanitaires respecteront un protocole strict.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 12 mai 2014.

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture de Haute-Garonne 26 juin 2014. Sans commentaire.

Communauté urbaine de Toulouse : Saint-Jory (31)

Généralités. Saint-Jory s'étend sur 1934 ha et comptait 5014 habitants en 2009. La commune est soumise à une forte pression urbaine du fait de sa proximité de Toulouse. Elle fait partie de la communauté d'agglomération « Toulouse Métropole. Le PLU de la commune adopté le 19/12/2011 doit être compatible avec les dispositions du SCOT « Grande Agglomération Toulousaine » (2012) et le PPRI Garonne Nord. A noter que la commune est concernée par deux opérations du GPSO : les lignes nouvelles (LN) et les aménagements ferroviaires du nord de Toulouse (AFNT).
Modifications apportées par la MECDU. Le Nord de la commune est traversé par un linéaire de 2800m situé à l'Ouest de la RD820, le tracé se raccordant à la voie ferrée existante Bordeaux/Toulouse à l'Est du canal latéral. Un ER de 21,5ha est créé. Les secteurs Na, Nc, Nd et Nh, les zones UF et 2AUf sont concernés.
Incidences prévisibles du projet. Huit acquisitions de bâtis sont prévues. Plusieurs entités agricoles sont touchées. Des sites potentiels de dépôts de chantier sont répertoriés. L'Hers mort et le canal latéral à la Garonne sont traversés par deux viaducs jumelés (395m et 310m). Un passage pour la faune et des aménagements paysagers sont prévus. Deux sites Natura 2000 «*La vallée de la Garonne, de Muret à Moissac*» et «*Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste* » méritent attention.
Avis de l'Autorité environnementale. Réputé sans observation au 25 juillet 2014.
Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue à la Préfecture de Haute-Garonne 26 juin 2014. Au cours de la réunion et suite à l'exposé de RFF, la problématique des emplacements réservés est posée par le maire. Le 21 juillet 2014, dans un courrier adressé au préfet, la communauté d'agglomération « Toulouse Métropole » dénonce *« l'insuffisance des études pour délimiter précisément les ER, la superposition des ER 74 et 73, l'absence de vision d'ensemble des impacts des projets LN et AFNT sur la commune, le manque de précision concernant la distance d'implantation des installations ferroviaires en cas de retrait dans les articles 6 et 7 du règlement écrit du PLU, le figuré utilisé pour représenter les ER des aménagements ferroviaires qui doit être identique à ceux du PLU ».*
Délibération du conseil municipal de Saint-Jory, du 24 novembre 2014, qui demande des aménagements (murs antibruit en centre-ville et dans le quartier Saint-Caprais, une passerelle, des travaux paysagers, etc.) et des indemnisations supplémentaires.

Daniel Maguérez
Président de la commission

Denis Vaultier
Vice - Président de la commission

Membres de la commission d'enquête

Alain Tartinville

Georgette Péjoux

Michel Sablayrolles

René Gambart

Jean Louis Deligny

Henri Pons

Daniel Desprès

Serge Gabassi

Alain Poumerol

Myriam de Balorre

Joseph Ferlando

Jean Claude Loste

Michel Seguin

Valérie Bédère

Jean Pierre Gaury

Sylvie Rivière

Michel Busquère

Pierre Roux

Patrick Legrand