

# Lettre d'information n°14

Avril 2012

[www.gpso.fr](http://www.gpso.fr)



## éditorial

François TAINTURIER  
Directeur du développement  
de Réseau Ferré de France

La décision ministérielle du 30 mars 2012 est une avancée majeure pour GPSO. Elle nous engage désormais vers l'enquête d'utilité publique.

Moment clé dans la vie d'un projet d'infrastructure, l'enquête publique marque l'aboutissement des études ayant défini le projet. Elle permet de justifier les choix retenus et de présenter son utilité pour la collectivité. Elle constitue un préalable indispensable à la déclaration d'utilité publique et, surtout, une nouvelle occasion pour tous les citoyens de s'exprimer sur le projet.

D'ici là, nous allons bien sûr poursuivre la concertation et l'information sur le projet, comme nous l'avons toujours fait. C'est d'ailleurs grâce à cette démarche innovante où les études et la concertation sont menées en parallèle que nous avons pu obtenir cette décision ministérielle. Preuve concrète de cet engagement fort tenu par RFF : plus de 40 % du tracé approuvé par le ministère est issu des propositions exprimées par les acteurs locaux.

La réussite de cette étape, nous vous la devons ainsi qu'à tous les partenaires et acteurs des territoires qui nous ont accompagnés dans notre démarche. Nous le devons également au travail parfois délicat mais toujours sérieux de l'équipe de RFF dédiée à ce projet et pilotée par Christian MAUDET. Fin mars, après 7 années passées à la tête de la mission GPSO, Christian MAUDET est parti à la retraite. Je souhaite rendre hommage à son implication, à la qualité du travail qu'il a accompli et à sa capacité d'écoute et de dialogue. Soyez assurés que son successeur, André BAYLE qui a occupé la fonction de chef de mission de la LGV Bretagne Pays de la Loire, consacrera la même énergie pour présenter à l'enquête d'utilité publique un projet exemplaire dans le respect des hommes et de la nature.



## Cap vers l'enquête d'utilité publique !

Le 30 mars 2012, le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement a approuvé le tracé et les fonctionnalités du GPSO. Cette décision valide les propositions faites au ministère par le comité de pilotage du 9 janvier 2012. Elle constitue une avancée majeure pour le projet puisqu'elle permet à RFF de préparer sa mise à l'enquête d'utilité publique, prévue à la fin du premier semestre 2013, pour une déclaration d'utilité publique attendue fin 2014.

La feuille de route fixée à RFF par l'État est confortée : elle nous permet de respecter les engagements pris pour la réalisation de ce grand projet structurant pour les échanges régionaux et à l'échelle nationale et européenne.

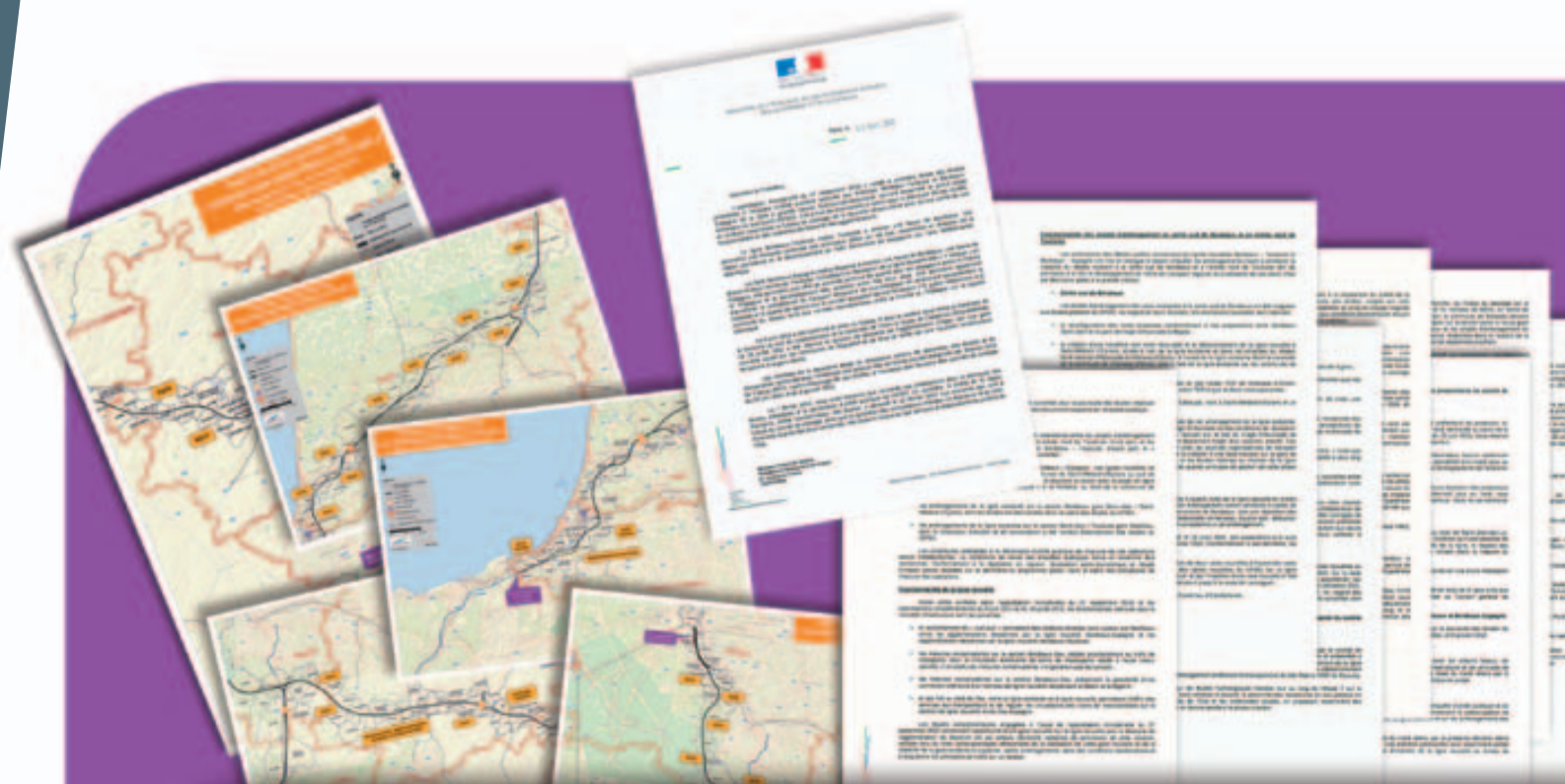
### Un programme élargi à l'amélioration des TER

La décision ministérielle confirme le rapprochement du projet de lignes nouvelles avec les aménagements à réaliser sur la ligne existante au Sud-Est de Bordeaux et au Nord de Toulouse. Ainsi réunis dans un ensemble cohérent, ces aménagements permettront le développement de l'offre de transport régional par des TER et par la grande vitesse.

### Le tracé des deux lignes nouvelles

Le ministère a arrêté la quasi-totalité du tracé des 417 km de lignes nouvelles selon les propositions des comités de pilotage des 23 juin 2011 et 9 janvier 2012. Dans quatre secteurs, le tracé doit encore être confirmé :

- dans le Lot-et-Garonne, dans les secteurs du Passage d'Agen à Layrac et de Fargues-sur-Ourbise à Xaintraillies,
- Dans les Pyrénées-Atlantiques, dans les secteurs d'Ustaritz à Ciboure et de Ciboure à Biriadou.

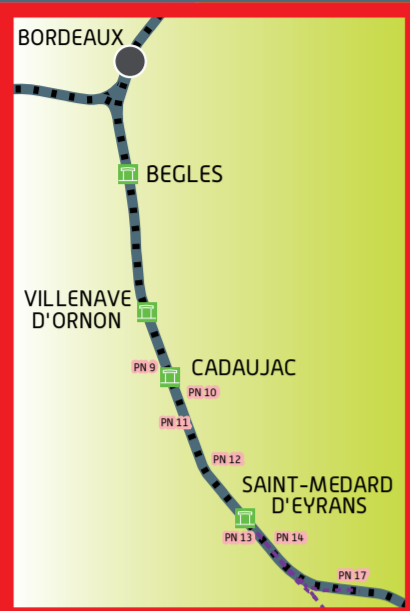


Pour en savoir plus, vous pouvez consulter la décision ministérielle dans son intégralité sur le site Internet du projet, [www.gpso.fr](http://www.gpso.fr), rubrique Actualités. Vous trouverez aussi les cartes du tracé par département, dans la rubrique Cartes.

## GPSO : un programme, 3 projets

### Aménagements des voies existantes au Sud-Est de Bordeaux :

- la création d'une troisième voie entre la gare de triage d'Hourcade à Bègles et le débranchement de la ligne nouvelle à Saint-Médard-d'Eyrans permettra de renforcer la desserte TER et d'en améliorer la qualité de service pour les déplacements quotidiens ;
- le réaménagement de la gare TER de Bègles et des haltes TER de Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans ;
- la suppression de passages à niveau à Cadaujac, à Saint-Médard-d'Eyrans et à Ajuquemorte-les-Graves.



### Aménagements des voies existantes au Nord de Toulouse :

- la mise à quatre voies de l'infrastructure, par l'ajout de deux voies nouvelles permettra de proposer un service ferroviaire optimisé pour le Nord de l'agglomération toulousaine et au-delà, vers le Nord de la région Midi-Pyrénées et facilitera l'arrivée des trains à grande vitesse au cœur de Toulouse ;
- la création d'un terminus de proche banlieue à Castelnau-d'Estrétefonds avec une desserte de trains tous les 1/4 d'heure pendant les périodes de pointe ;
- le réaménagement des haltes TER de Saint-Jory, Fenouillet Saint-Alban et Lalande Eglise ;
- le déplacement de la halte TER actuelle de Lacourtenour vers le sud, en lien avec les projets de développement urbain sur ce secteur ;
- le déplacement de la halte TER de Route-de-Launaguet vers le nord afin de créer une véritable connexion train/métro avec la station La Vache.



**Lignes nouvelles :**  
417 km de lignes nouvelles, 38 km de raccordements pour rejoindre les lignes existantes



### Les fonctionnalités du GPSO

417 km de lignes nouvelles, 38 km de raccordements pour rejoindre les lignes existantes, des trains pouvant atteindre 320 km/h, 5 gares TaGV directement concernées et permettant des correspondances avec les TER, 2 haltes dédiées au service régional à grande vitesse (SRGV), 8 autres gares existantes également desservies par des trains à grande vitesse circulant sur les lignes nouvelles (vers le Béarn et la Bigorre et sur la côte Basque), la mixité fret/voyageurs entre Dax et la frontière espagnole, le raccordement entre les deux lignes nouvelles permettant d'aller de Toulouse à Bilbao sans passer par Bordeaux...

Tous ces éléments, approuvés par le ministère, vont largement contribuer à l'amélioration et à la performance du réseau ferroviaire français et européen. Ils vont faciliter les déplacements, aussi bien au niveau local, pour les trajets domicile-travail par exemple, que sur l'axe Atlantique entre la France et l'Espagne, ou entre l'Atlantique et la Méditerranée.

Le raccordement des deux lignes nouvelles en sud-Gironde va offrir aux voyageurs des liaisons directes, sans passer par Bordeaux, depuis Toulouse, Montauban et Agen en direction de Mont-de-Marsan, Dax, Bayonne, San Sebastian et Bilbao.

### Un cadre pour la préparation de l'enquête d'utilité publique des 3 projets

La décision ministérielle permet à RFF de préparer la mise à l'enquête d'utilité publique des 3 projets : les lignes nouvelles et l'aménagement des lignes existantes au Sud-Est de Bordeaux et au Nord de Toulouse (ligne Saint-Jory/Matabiau). Elle définit la feuille de route de RFF pour l'élaboration de l'étude d'impact et les documents supports de l'enquête publique :

- garantir la qualité de l'évaluation environnementale sur l'ensemble du programme, en approfondissant notamment les inventaires écologiques, les études agricoles, viticoles et sylvicoles... ;
- respecter la réglementation en vigueur sur le bruit ferroviaire ;
- veiller à l'insertion des ouvrages d'art dans une vision globale de préservation des paysages ;
- veiller à l'impact du projet sur la gestion des ressources en eau.

L'étude d'impact et le dossier d'enquête d'utilité publique devront préciser comment les enjeux du développement durable ont été intégrés par RFF. Ils devront aussi aborder les grands principes de sa réalisation et préciser comment le chantier sera conduit.

### La réalisation d'anticipations foncières en amont de la déclaration d'utilité publique

Le ministère a confirmé la proposition du comité de pilotage d'anticiper certaines actions foncières avant la déclaration d'utilité publique. Le programme d'actions mobilisera, dans un premier temps, un budget de 16,5 millions d'euros pour les 6 départements concernés par le GPSO :

- acquisitions anticipées d'environ 5 % des biens bâtis situés dans les emprises des 3 projets ;
- acquisitions par les SAFER de terrains agricoles et viticoles pour permettre des échanges ou des compensations ultérieurs, correspondant à 25 % des surfaces situées sous les emprises des 3 projets ;
- financement des boisements compensateurs, correspondant à 25 % des surfaces à défricher le moment venu.

Des conventions pour lancer concrètement ce dispositif seront prochainement mises en place avec les collectivités locales et l'État.

Plus d'informations sur le volet foncier vous seront données dans les prochaines Lettres d'information GPSO.

# Enquête d'utilité publique, mode d'emploi

Étape-clé dans la vie d'un projet, l'enquête publique marque la transition entre les études amont qui permettent de définir le tracé et les caractéristiques du projet et sa réalisation. Elle est un préalable indispensable à la déclaration d'utilité publique et une nouvelle occasion pour le public de s'exprimer sur le projet. GPSO, ce seront trois enquêtes publiques : une enquête pour les lignes nouvelles, une enquête pour les aménagements au Sud-Est de Bordeaux et une enquête pour les aménagements au Nord de Toulouse. Voici comment cela va se passer pour les lignes nouvelles.

### Pourquoi une enquête publique ?

Le GPSO étant une opération susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement, il doit faire l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique au titre du code de l'environnement.

Pour pouvoir procéder aux acquisitions foncières indispensables à la réalisation des travaux, le projet de lignes nouvelles doit être déclaré d'utilité publique par décret ministériel après avis du Conseil d'État, conformément à la loi.

### Quel est l'objectif d'une enquête publique ?

L'enquête publique a pour objectif de présenter au public le projet et ses évolutions et de recueillir son avis. C'est un temps fort de l'information et de la participation du public.

Pendant toute la durée de l'enquête (entre 1 et 2 mois), le public est invité à consulter le dossier d'enquête mis à sa disposition dans différents lieux (mairies des communes concernées par le projet, Communautés de communes, services de l'État...). Ce document explique tous les aspects du projet, et notamment les principes d'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle infrastructure et les principes de rétablissement des réseaux.



Photo : RFF / CAPA / Vincent Ballias (TOMA)

### Comment ça marche ?

Engagée par le préfet coordonnateur de l'enquête, et conduite par une commission d'enquête indépendante désignée par le tribunal administratif, l'enquête publique sera organisée dans les communes concernées par le projet. Pendant toute la durée de l'enquête, les habitants pourront faire part de leur avis ou observations soit par écrit, sur un registre, soit par oral auprès des commissaires enquêteurs. Une fois l'enquête achevée, la commission d'enquête rédigera un rapport et livrera au préfet son avis, favorable ou non, assorti le cas échéant de réserves ou de recommandations. L'ensemble du

dossier sera transmis par le préfet coordonnateur de l'enquête au ministre chargé des transports. Le maître d'ouvrage formulera ses observations en réponse à l'avis de la commission d'enquête. Enfin, le ministre fera le bilan de la procédure et sollicitera le Conseil d'État sur la déclaration d'utilité publique du projet. Les modalités de déroulement de l'enquête (lieux de consultation du dossier d'enquête, durée, permanences des commissaires-enquêteurs...) seront rendues publiques par un arrêté préfectoral et seront annoncées dans la presse, sur le site gpsy.fr et dans les Lettres d'information GPSO.

## L'information et la concertation continuent

D'ici l'enquête d'utilité publique, RFF va poursuivre la démarche de concertation et d'information engagée depuis 2009 avec l'ensemble des acteurs des territoires et du public.

### L'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle infrastructure ainsi que les principes de rétablissement des réseaux

Pour répondre au mieux aux préoccupations et aux interrogations, RFF va privilégier la concertation de proximité. Des réunions vont être organisées avec les élus et les habitants.

### Les gares, haltes et lignes existantes

La définition du programme des gares et haltes va se poursuivre dans le cadre du groupe de travail « Gares et dynamiques territoriales » qui réunit les villes et agglomérations concernées, les autorités organisatrices des transports, Gares et Connexions (SNCF) et RFF. Il a pour mission de définir un programme d'actions cohérent et complémentaire pour l'aménagement

des gares, principalement dans les domaines de l'intermodalité de transport et de l'aménagement des quartiers autour des gares.

Le programme d'aménagement des lignes existantes fera également l'objet d'un groupe de travail dédié à cette thématique.

### L'aménagement et le développement des territoires

Le GPSO est une infrastructure essentielle pour l'avenir et le développement économique du Grand sud. Pour faire fructifier l'apport des lignes nouvelles, il est nécessaire d'anticiper et de préparer leur arrivée. C'est pourquoi RFF va continuer d'accompagner les collectivités locales et les acteurs des territoires pour mener une réflexion sur quatre points-clés :

- le devenir des quartiers de gares,
- les perspectives d'aménagement et de développement du territoire,
- la stratégie d'approvisionnement en matériaux nécessaires au chantier,
- les retombées socio-économiques du chantier pour les territoires.

Par ailleurs, dans les secteurs où le ministère a demandé à RFF des précisions ou de rechercher des améliorations, la concertation va se poursuivre avec les élus locaux.

Le public sera lui aussi régulièrement informé au moyen de cette Lettre d'information, de nouvelles fiches thématiques mais aussi du site Internet du projet.

\*TaGV : Train apte à la grande vitesse, SRGV : Service régional à grande vitesse, TER : train express régional

À la mise en service :  
**18 millions**  
de voyageurs/an sur le GPSO

**417 km**  
de lignes nouvelles  
**38 km**  
de raccordements

Pour 1 kg de CO<sub>2</sub> émis :  
**6 km** parcourus en avion...  
**200 km** en train

**1,4 million d'habitants à**  
**moins de 15 mn**  
par la route d'une gare GPSO

# Consultation tracé et concertation gares : les bilans sont disponibles

En octobre - novembre 2011, les habitants ont été invités à prendre connaissance et à donner leur avis sur les projets de gares et haltes, ainsi que sur le tracé optimisé et les mesures d'insertion environnementale.

Au total, RFF a enregistré 6 798 avis, dont 5 629 pour la consultation du public sur le tracé optimisé et 1 169 pour la concertation publique sur les gares et haltes.



Photo : RFF / CAPA / Lionel Charrier (TOMA)



Photo : RFF / GIRAUD Philippe



Photo : SNCF

## La consultation du public sur le tracé optimisé

Parmi les 5 629 bulletins enregistrés, 157 avis portaient sur l'objet de la consultation et 5 472 sur l'opportunité du projet.

Ce sont les mesures mises en œuvre pour protéger les habitations du bruit et des vibrations qui ont suscité le plus d'avis. Il est demandé à RFF de porter une attention particulière aux protections acoustiques. Viennent ensuite l'insertion paysagère des deux lignes nouvelles et le rétablissement des voies de circulation. Les lignes nouvelles devront être le mieux insérées possible, surtout dans les zones de paysage remarquable. Il est demandé que les aménagements paysagers protègent également du bruit : la hauteur des merlons doit être prévue dans ce sens. Le traitement des ouvrages d'art, en particulier des viaducs, a fait également l'objet de propositions.

De nombreux avis expriment enfin la nécessité de maintenir un maximum de liaisons de part et d'autre de la ligne nouvelle.

Enfin, dans certains secteurs, plusieurs ajustements du tracé ont été suggérés afin de s'éloigner au maximum des habitations et du patrimoine culturel et naturel des territoires.

## La concertation publique sur les 4 gares/haltes TER et la suppression des passages à niveau au Sud-Est de Bordeaux

143 avis ont été enregistrés et 350 personnes environ ont participé aux trois réunions publiques organisées dans ce secteur.

Les deux thèmes principalement abordés sont l'environnement humain et l'intérêt du projet.

Concernant l'environnement humain, l'augmentation du nombre de trains est une source d'inquiétudes ; les habitants craignent en effet une recrudescence des nuisances sonores et vibratoires. Les acquisitions foncières constituent l'autre préoccupation forte, en particulier le montant de l'indemnisation et le calendrier.

Concernant l'intérêt du projet, l'ajout d'une voie supplémentaire au Sud-Est de Bordeaux est perçu comme une opportunité, à la fois pour l'aménagement urbain et la mobilité des habitants. Le projet va largement contribuer à une meilleure fiabilité et régularité du service TER, qui sont des facteurs essentiels de l'attractivité et de l'utilisation de ce mode de transport écologique. Les habitants s'intéressent à la question des déplacements, à la mise en œuvre de solutions de transport alternatives

et à l'intermodalité. Ils considèrent que les aménagements envisagés sont nécessaires pour une meilleure mobilité mais qu'ils doivent être réalisés dans le respect de l'environnement humain.

## La concertation publique sur les projets de haltes SRGV sud Gironde et Côte landaise

La participation du public a été plus restreinte sur ce sujet puisque 13 avis ont été enregistrés. Les nouvelles opportunités de déplacement offertes par les haltes ont été principalement évoquées, et plus particulièrement les correspondances entre le SRGV, les TER et les TaGV.

## La concertation publique sur les gares TaGV

Sur les 1 013 avis adressés à RFF, 929 (soit 91,7 %) ont concerné l'opportunité de la création de lignes nouvelles et ne traitaient pas des gares.

Parmi les participants ayant fait des contributions sur l'objet de la concertation, certains sont favorables à la création d'une gare nouvelle en périphérie, d'autres auraient préféré l'aménagement de la gare existante. Pour les premiers, une gare nouvelle va accompagner le développement économique de leur territoire et contribuer à l'aménagement urbain. Pour les autres, c'est l'éloignement avec le centre-ville qui est reproché (perte de temps, saturation des axes routiers...), ainsi que l'apparition de nuisances sonores et visuelles pour les riverains. Des participants ont aussi évoqué les bénéfices du projet pour une meilleure mobilité, et le report modal voiture/train qu'il va permettre.

\*TaGV: Train apte à la grande vitesse, SRGV: Service régional à grande vitesse, TER: train express régional

### Pour en savoir plus, consultez les bilans

disponibles sur le site Internet du projet [www.gpsso.fr](http://www.gpsso.fr), rubrique Consultation/Concertation publiques. Concernant la concertation publique sur les gares et haltes TER ainsi que les haltes SRGV, les bilans seront également disponibles à l'accueil des collectivités dans lesquelles la concertation a été organisée.



Photo : RFF

## ZOOM sur la concertation publique du projet d'aménagement de la ligne Saint-Jory/Matabiau au Nord de Toulouse

La concertation a rassemblé 420 personnes au cours de 7 réunions publiques organisées sur le territoire, 108 interventions ont été comptabilisées, 63 observations écrites dans les registres et 42 mails envoyés à RFF.

De nombreux points de convergence ont été trouvés lors de la concertation, notamment la desserte cadencée au quart d'heure, le terminus de proche banlieue à Castelnau d'Estrétefonds, la variante d'insertion de voies nouvelles dite « variante C » et la nécessité de développer l'intermodalité pour chaque halte du tracé.

Les participants ont également demandé des précisions sur les conditions d'insertion des voies nouvelles et notamment les impacts sur le bâti, les protections phoniques envisagées et les rétablissements routiers induits par le projet.

Le bilan complet est téléchargeable sur le site Internet du projet :

[www.saintjory-toulouse.fr](http://www.saintjory-toulouse.fr)

et consultable à l'accueil des mairies de Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory, Castelnau d'Estrétefonds, mairie annexe de Lalande et à la Fabrique toulousaine.

## LES PARTENAIRES FINANCEURS DES ÉTUDES



Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

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

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

[www.gpsso.fr](http://www.gpsso.fr)

Directeur de la publication : Christian MAUDET  
Comité de Rédaction : Laurence ROSSET,  
Geneviève LATXAGUE, Marianne MINARD,  
Corinne BEAUJEAN-GARRIDO.  
Conception-rédaction : Parménion - Publicis Activ  
Crédits Photos : RFF - Impression : Imprim'33  
Diffusion : 300 000 exemplaires - avril 2012

Aujourd'hui plus de 3 600 abonnés à la lettre d'information GPSO !

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

Pour être sûr de recevoir chez vous les prochains numéros de la Lettre d'information et du Flash Infos GPSO, merci de nous retourner ce coupon (écrire en capitales) sous enveloppe non affranchie à : Réseau Ferré de France - Libre réponse 14370 - 33098 Bordeaux Cedex.

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

NOM : \_\_\_\_\_

PRÉNOM : \_\_\_\_\_

E-MAIL : \_\_\_\_\_

ADRESSE : \_\_\_\_\_

CODE POSTAL : \_\_\_\_\_

VILLE : \_\_\_\_\_

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