



HABITAT



MOBILITÉS



ÉCONOMIE



ENVIRONNEMENT

Envoyé en préfecture le 26/05/2021

Reçu en préfecture le 26/05/2021

Affiché le 26/05/2021

ID : 040-244000675-20210521-ARR08_2021-AR



PATRIMOINE

PLUi-H

Plan Local d'Urbanisme intercommunal
valant Programme Local de l'Habitat

4.3 - LIGNE À GRANDE VITESSE (LGV)

PLUi-H approuvé le 18 décembre 2019 :

1ère Mise à jour des Annexes

Le Président,

M Julien DUBOIS



grand-dax.fr

GRAND DAX
AGGLOMÉRATION



Arrêté DCPAT-BOLIT n°2020-462

portant renouvellement de l'arrêté préfectoral modifié de prise en considération pour les Landes des études d'élaboration des lignes nouvelles ferroviaires des Grands projets du Sud-ouest et aménagement des lignes ferroviaires existantes Bordeaux-Mendaye sur les communes de Pontonx-sur-l'Adour, Saint-Vincent-de-Paul, Gourbera, Herm, Saint-Paul-Lès-Dax, Magasq, Mées, Rivière-Saas-et-Gourby, Angoumé, Saint-Geours-de-Maremne, Saint-Vincent-de-Tyrosse, Bénesse-Maremne, Saint-Jean-de-Marsacq, Saubrigues, Orx, Labenne, Ondres, Saint-Martin-de-Seignanx, Tarnos

La préfète,
Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'ordre national du Mérite

VU le règlement (UE) n°1315/2013 du Parlement et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et VU la partie I de l'annexe du règlement (UE) n°1315/2013 du Parlement et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, inscrivant le tronçon San Sebastian-Bayonne-Bordeaux, y compris les projets, sur la liste des corridors du réseau central ;

VU le code de l'urbanisme et notamment les articles L.111-7, L.111-8, L.111-10, L.111-11, L.422-5, L.424-1, R.111-1 à R.111-30, R.111-47, R.123-13 ;

VU la loi n°2009-967 du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et notamment ses articles 11 et 12 portant sur les priorités des lignes nouvelles, dont le Grand projet ferroviaire du Sud-ouest (GPSO) ;

VU la loi n° 2019-428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

VU la décision du Comité Interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 d'inscrire les lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne sur la carte des infrastructures à long terme ;

VU les décisions du Conseil d'Administration de Réseau ferré de France des 13 avril 2006 et 8 mars 2007 actant la poursuite des études menées par RFF relatives aux lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne ;

VU la déclaration d'intention signée le 25 janvier 2007 entre le ministre chargé des Transports, les Présidents des conseils régionaux d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées, de Poitou-Charentes et le Président de l'EPIC Réseau ferré de France, d'étudier ces deux projets de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne selon une procédure accélérée ;



VU la décision du ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer en date du 27 septembre 2010 arrêtant le fuseau d'études de 1000 m et les fonctionnalités des futures lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne ;

VU les approbations complémentaires du ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer des 6 juin 2011 et 29 juillet 2011 sur les fonctionnalités retenues pour la nouvelle infrastructure ;

VU la décision ministérielle du 30 mars 2012 fixant la consistance du programme du GPSO (lignes nouvelles, aménagements de la ligne existante au sud de Bordeaux et aménagements de la ligne existante au nord de Toulouse), les principales fonctionnalités et le tracé des lignes nouvelles pour la quasi-totalité du linéaire ;

VU la décision ministérielle du 23 octobre 2013 arrêtant le tracé pour les derniers secteurs en suspens, retenant pour la phase d'enquête publique de 2014 les opérations les plus prioritaires (à savoir les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, ainsi que la réalisation des aménagements de la ligne existante au nord de Toulouse et au sud de Bordeaux) et prévoyant de soumettre ultérieurement à une enquête publique la section de ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole ;

VU l'arrêté préfectoral n°2010-1631 du 26 octobre 2010 portant prise en considération, pour le département des Landes, des études d'élaboration de lignes nouvelles ferroviaires des Grands projets du Sud-ouest et d'aménagement des lignes ferroviaires existantes Bordeaux-Hendaye et Mont-de-Marsan-Roquefort ;

VU l'arrêté préfectoral modificatif n°2014-105 du 25 mars 2014 portant sur la réduction du périmètre d'études à une largeur de l'ordre de 500 mètres au lieu de 1000 mètres, arrêté par les décisions ministérielles des 30 mars 2012 et 23 octobre 2013 ;

VU la lettre du 24 août 2020 du ministre des transports concernant le Grand projet ferroviaire du Sud-ouest – 2ème phase – pour la sécurisation du foncier concerné ;

VU les documents d'urbanisme en vigueur à la date du présent arrêté ;

VU le décret du 5 février 2020 portant nomination de Madame Cécile BIGOT-DEKEYZER, préfète des Landes ;

CONSIDERANT qu'il convient de ne pas compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation du projet de travaux publics par la réalisation de travaux, constructions, installations ou occupations du sol sur la future emprise ;

CONSIDERANT que l'arrêté préfectoral n°2010-1631 du 26 octobre 2010 portant prise en considération pour le département des Landes, des études d'élaboration de lignes nouvelles ferroviaires des Grands projets du Sud-ouest et d'aménagement des lignes ferroviaires existantes Bordeaux-Hendaye et Mont-de-Marsan-Roquefort, modifié par l'arrêté n°2014-105 du 25 mars 2014 portant sur la réduction du périmètre d'études, doit être renouvelé afin de sécuriser le foncier ;

CONSIDERANT qu'il convient, dans ces conditions, de poursuivre le contrôle de l'utilisation des sols dans le fuseau d'études ;



ARRÊTÉ :

Article 1 : L'arrêté préfectoral n°2010-1631 du 26 octobre 2010 portant prise en considération pour le département des Landes, des études d'élaboration de lignes nouvelles ferroviaires des Grands Projets du sud-ouest et d'aménagement des lignes ferroviaires existantes Bordeaux-Hendaye et Mont de Marsan - Roquefort, modifié par arrêté préfectoral n°2014-105 du 25 mars 2014 portant sur la réduction du périmètre d'études à une largeur de l'ordre de 500 mètres au lieu de 1000 mètres, est renouvelé.

La décision du renouvellement de prise en considération cesse de produire effet si, dans un délai de dix ans à compter de son entrée en vigueur, l'exécution des travaux publics ou la réalisation de l'opération d'aménagement n'a pas été engagée.

Article 2 : Le périmètre d'études modifié sur le département des Landes est délimité sur des cartes issues de planches 1/25000^{ème} pour ce qui concerne les communes de Pontonx-sur-Adour, Saint-Vincent-de-Paul, Gourbera, Heint, Saint-Paul-lès-Dax, Magescq, Mées, Rivière-Saas-et-Gourby, Angoumé, Saint-Gecours-de-Marenne, Saint-Vincent-de-Tyrosse, Bénesse-Marenne, Saint-Jean-de-Marsacq, Saubrigues, Qix, Labenne, Ondres, Saint-Martin-de-Seignanx, Tarnos. Les cartes sont annexées au présent arrêté. Elles peuvent être consultées en Préfecture des Landes, à la direction départementale des territoires et de la mer et dans les communes concernées.

Article 3 : A l'intérieur de ces zones délimitées et à compter de la publication du présent arrêté, un sursis à statuer pourra être opposé aux demandes d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations, dans les formes prévues à l'article L.424^{er} du code de l'urbanisme.

Article 4 : Les autorités compétentes pour la délivrance des autorisations applicables aux constructions, aménagements, installations et travaux faisant l'objet d'une autorisation ou d'une déclaration préalable devront recueillir, conformément aux dispositions de l'article L.422-6 du code de l'urbanisme, l'avis conforme du représentant de l'Etat dans le département sur tout projet situé dans le périmètre d'étude annexé au présent arrêté.

Article 5 : Une copie du présent arrêté sera notifiée aux maires des communes mentionnées à l'article 2 du présent arrêté et aux présidents des établissements publics compétents en matière de plan local d'urbanisme qui procéderont au renouvellement des annexes des plans d'occupation des sols ou des plans locaux d'urbanisme en vigueur.



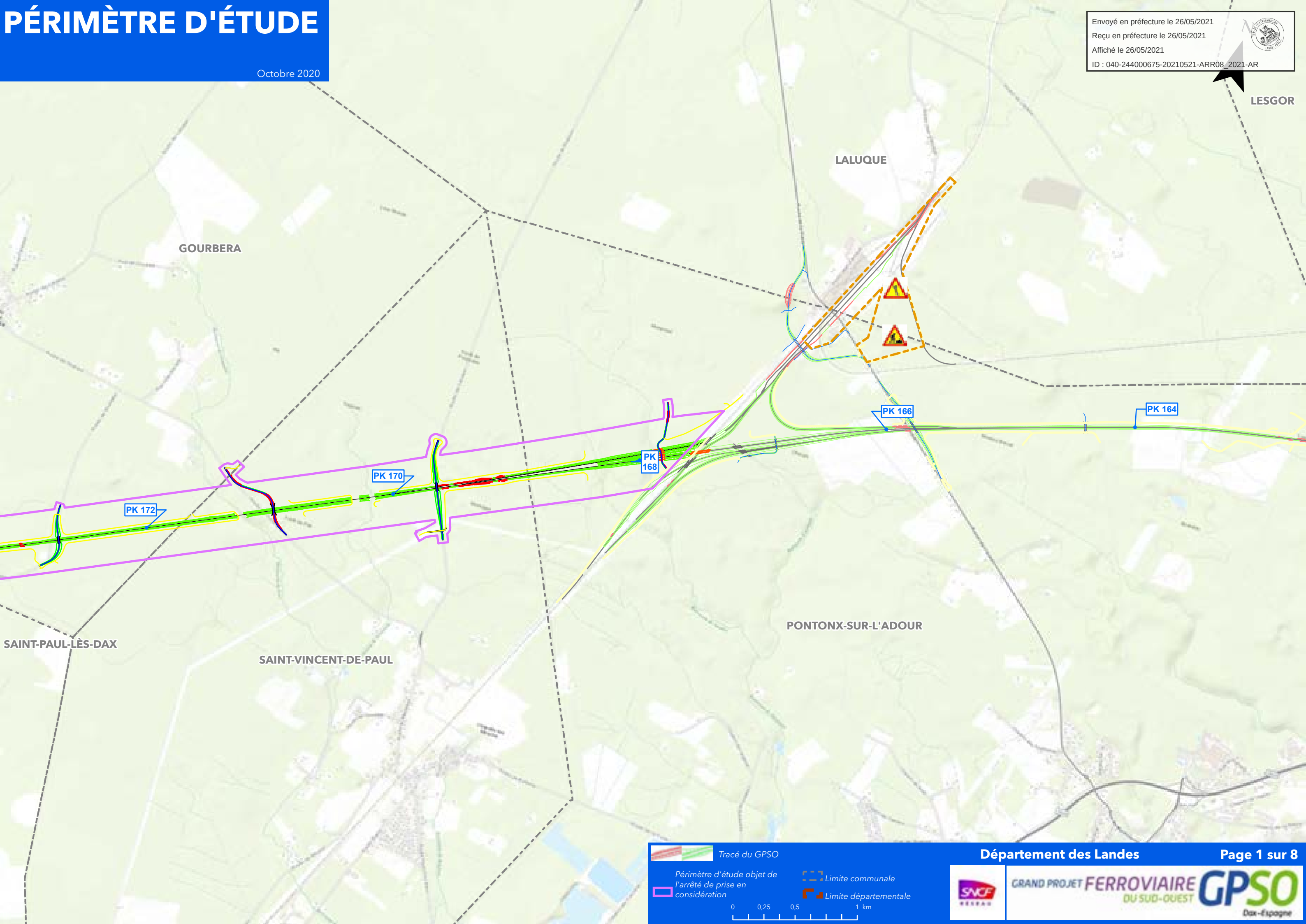
Article 6 : Le présent arrêté sera affiché pendant un mois dans les mairies des communes concernées ou au siège des établissements publics compétents en matière de plan local d'urbanisme et, dans ce cas, dans les mairies des communes membres concernées. L'accomplissement de cette formalité sera constaté par certificat d'affichage dressé par les maires des communes ou les présidents des établissements publics. Le maître d'ouvrage procédera de même à la publication de sa mention dans un journal diffusé dans le département précisant les lieux où il pourra être consulté.

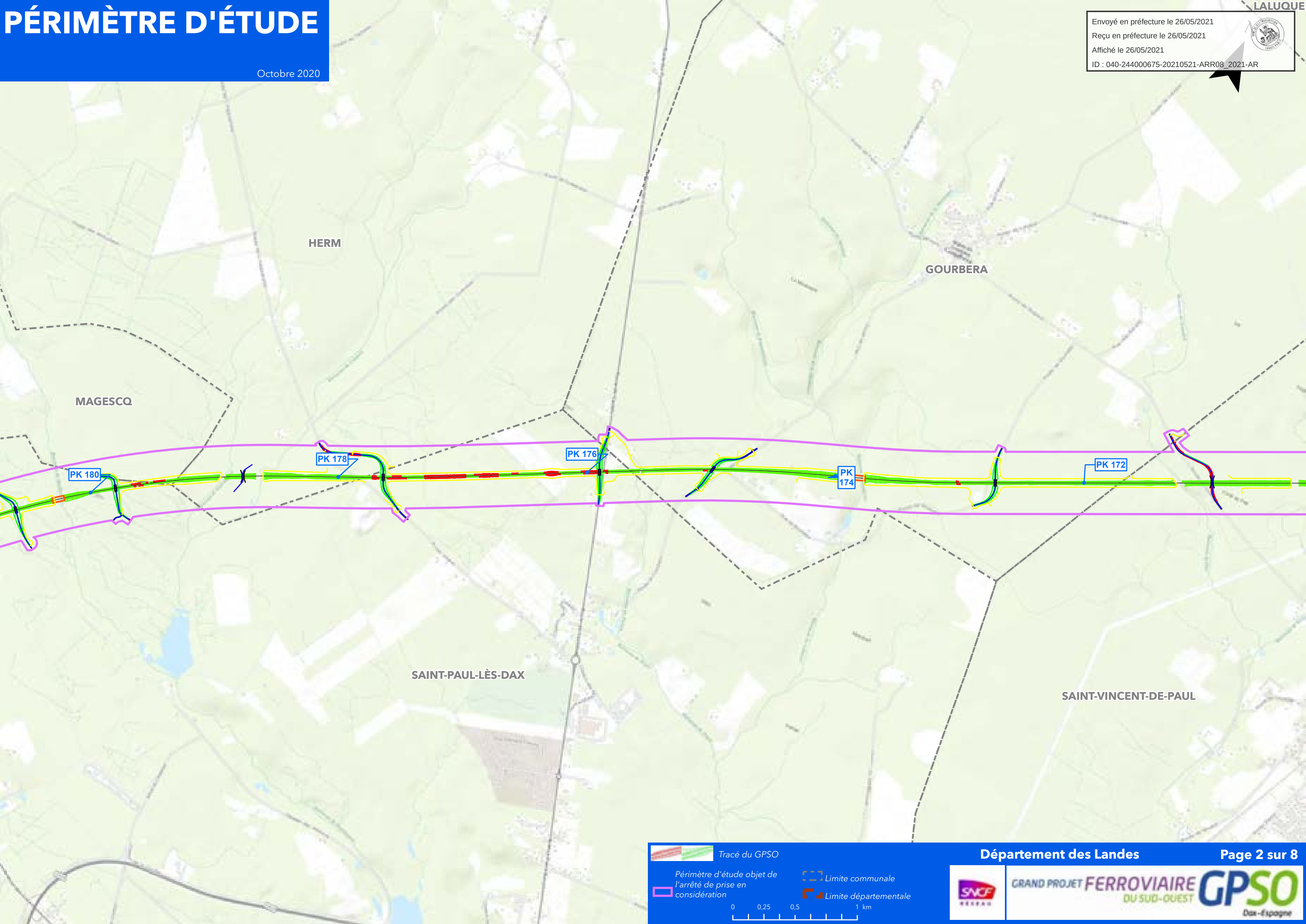
Article 7 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif compétent dans le délai de deux mois à compter de la dernière des formalités de publicité ou, s'agissant de recours exercés par les communes concernées, dans le délai de deux mois à compter de la date de notification.

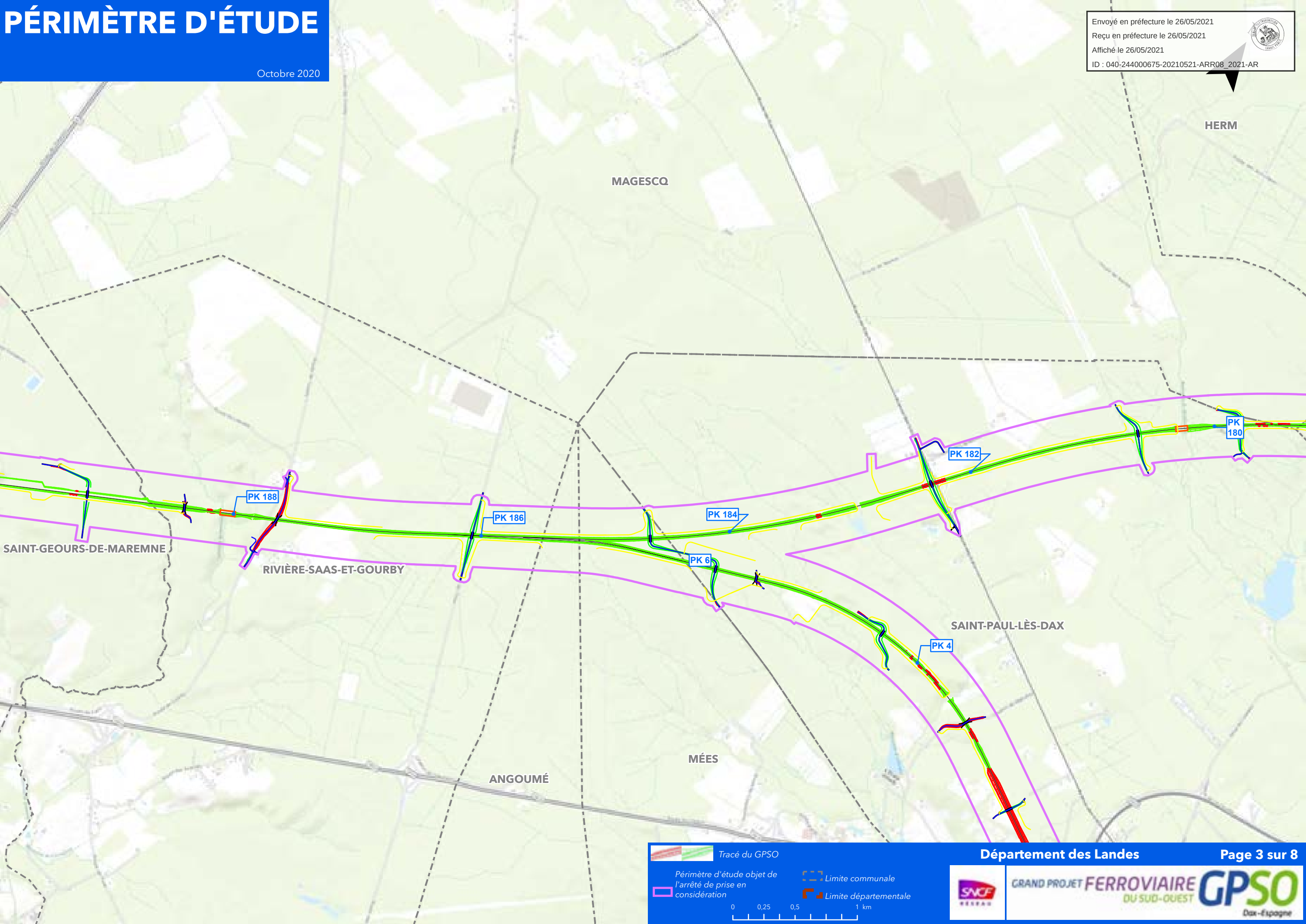
Article 8 : Le secrétaire général de la préfecture des Landes, la sous-préfète de l'arrondissement de Dax, le directeur départemental des territoires et de la mer, les présidents des établissements publics compétents, les maires des communes mentionnées à l'article 2 du présent arrêté et le Président de SNCF Réseau sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs de la préfecture des Landes, consultable à la préfecture des Landes et dans les communes concernées.

Mont-de-Marsan, le 20 OCT. 2020

Cécile BIGOT-DENZYER







Tracé du GPSO

Périmètre d'étude objet de l'arrêté de prise en considération

Limite communale

Limite départementale

0 0,25 0,5 1 km

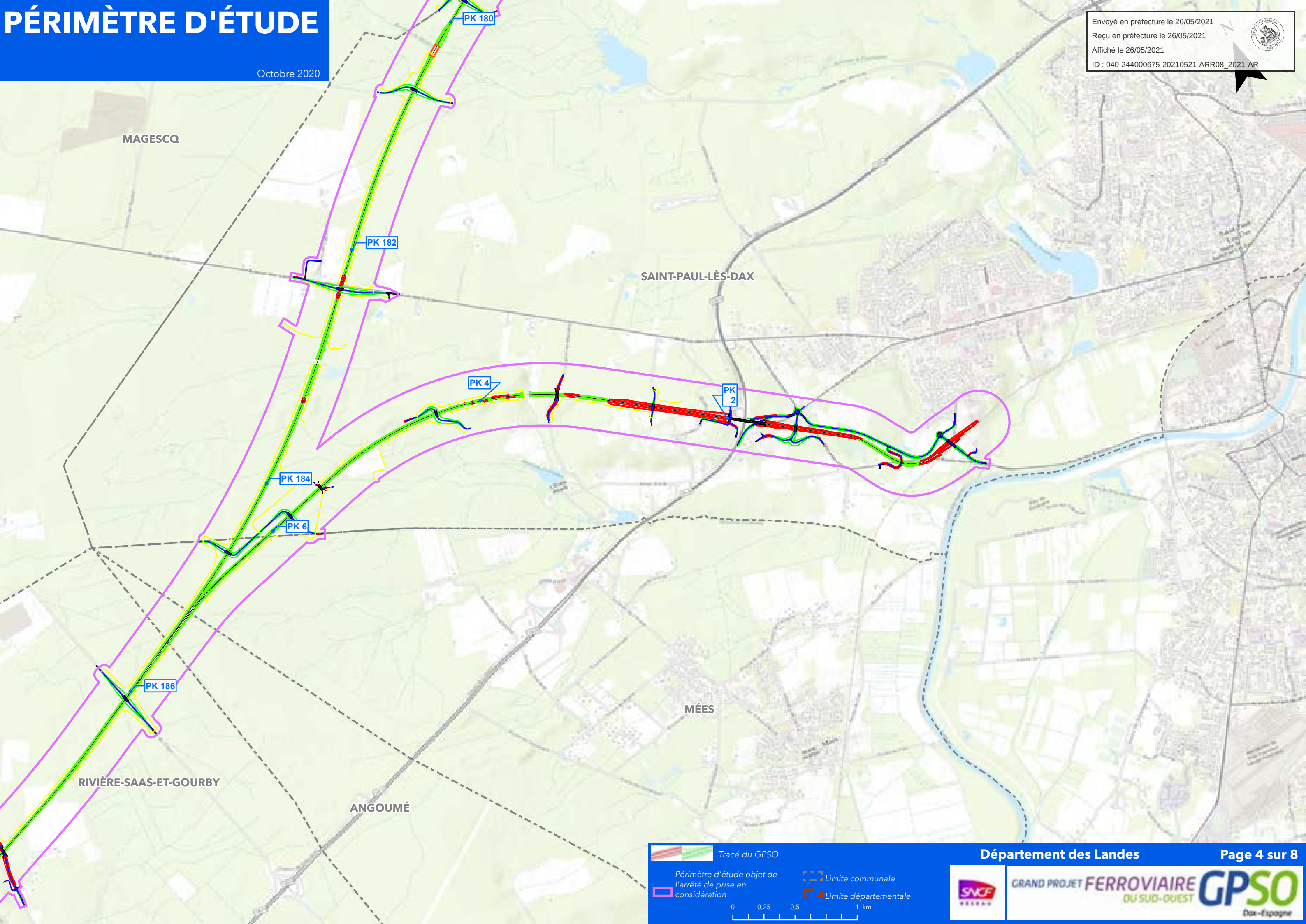
Département des Landes

Page 3 sur 8



Octobre 2020

Envoyé en préfecture le 26/05/2021
Reçu en préfecture le 26/05/2021
Affiché le 26/05/2021
ID : 040-244000675-20210521-ARR08_2021-AR



Tracé du GPSO

Périmètre d'étude objet de l'arrêté de prise en considération

Limite communale

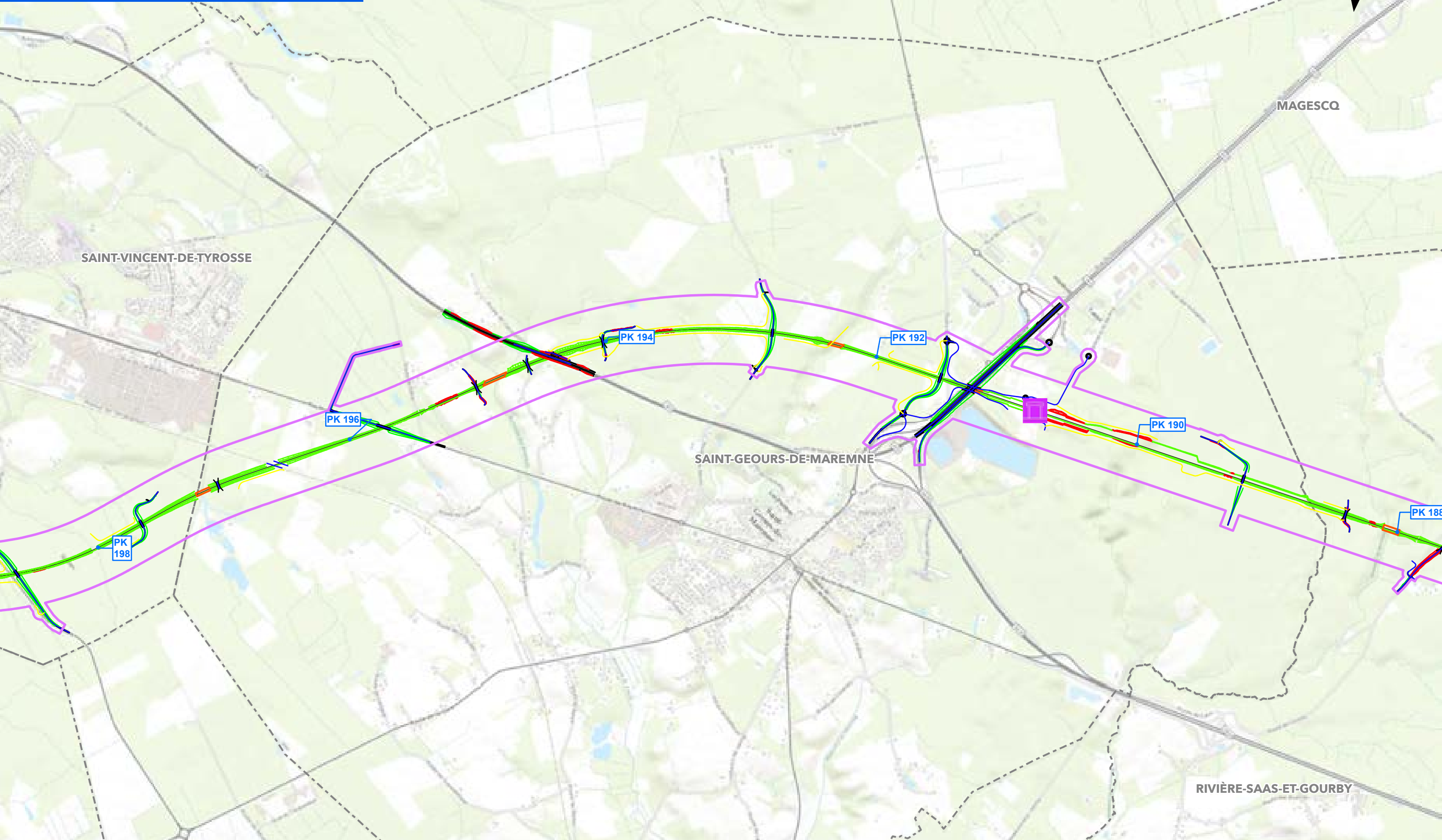
Limite départementale

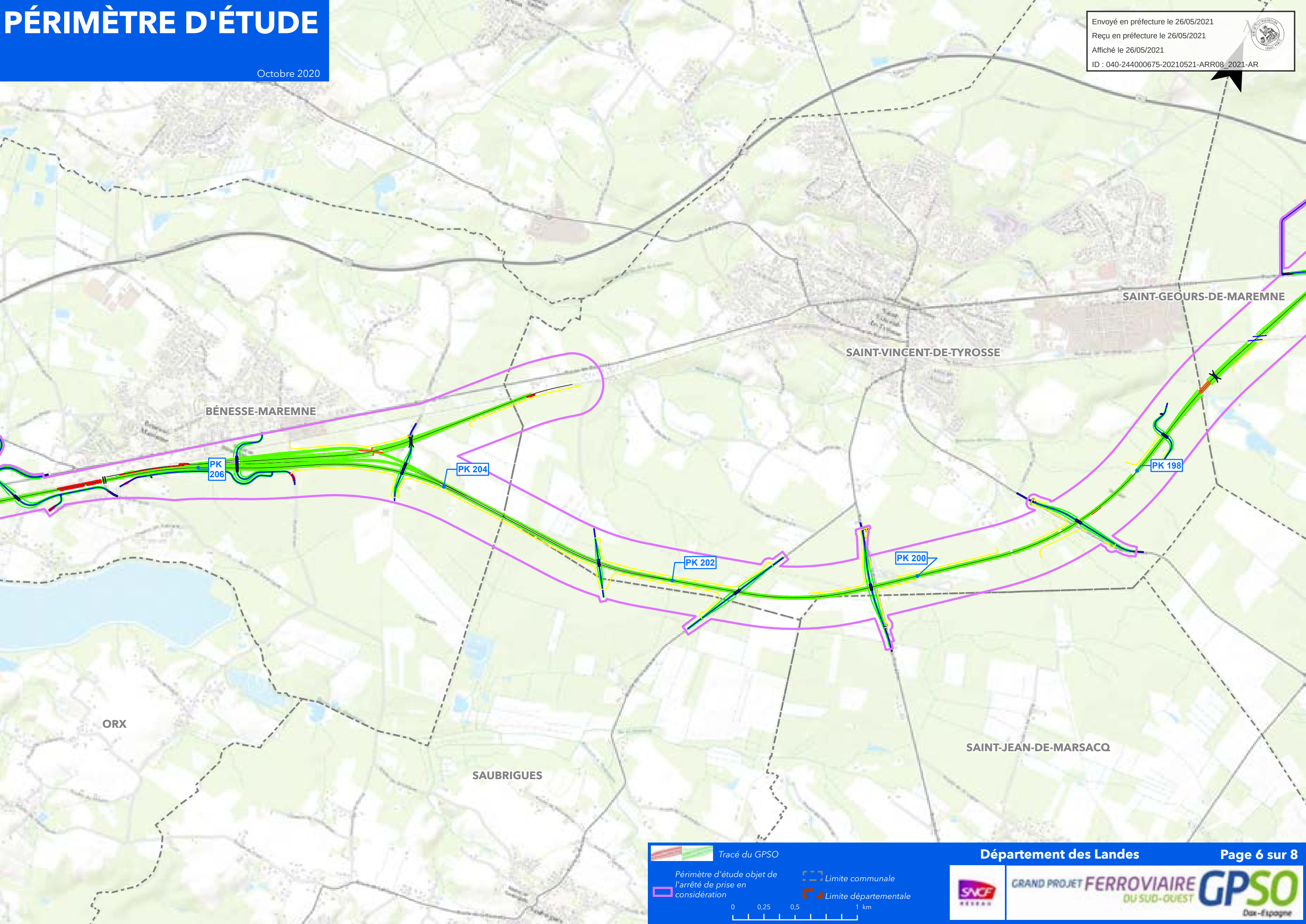
0 0,25 0,5 1 km

Département des Landes

Page 4 sur 8







Périmètre d'étude objet de l'arrêté de prise en considération

Limite communale

Limite départementale

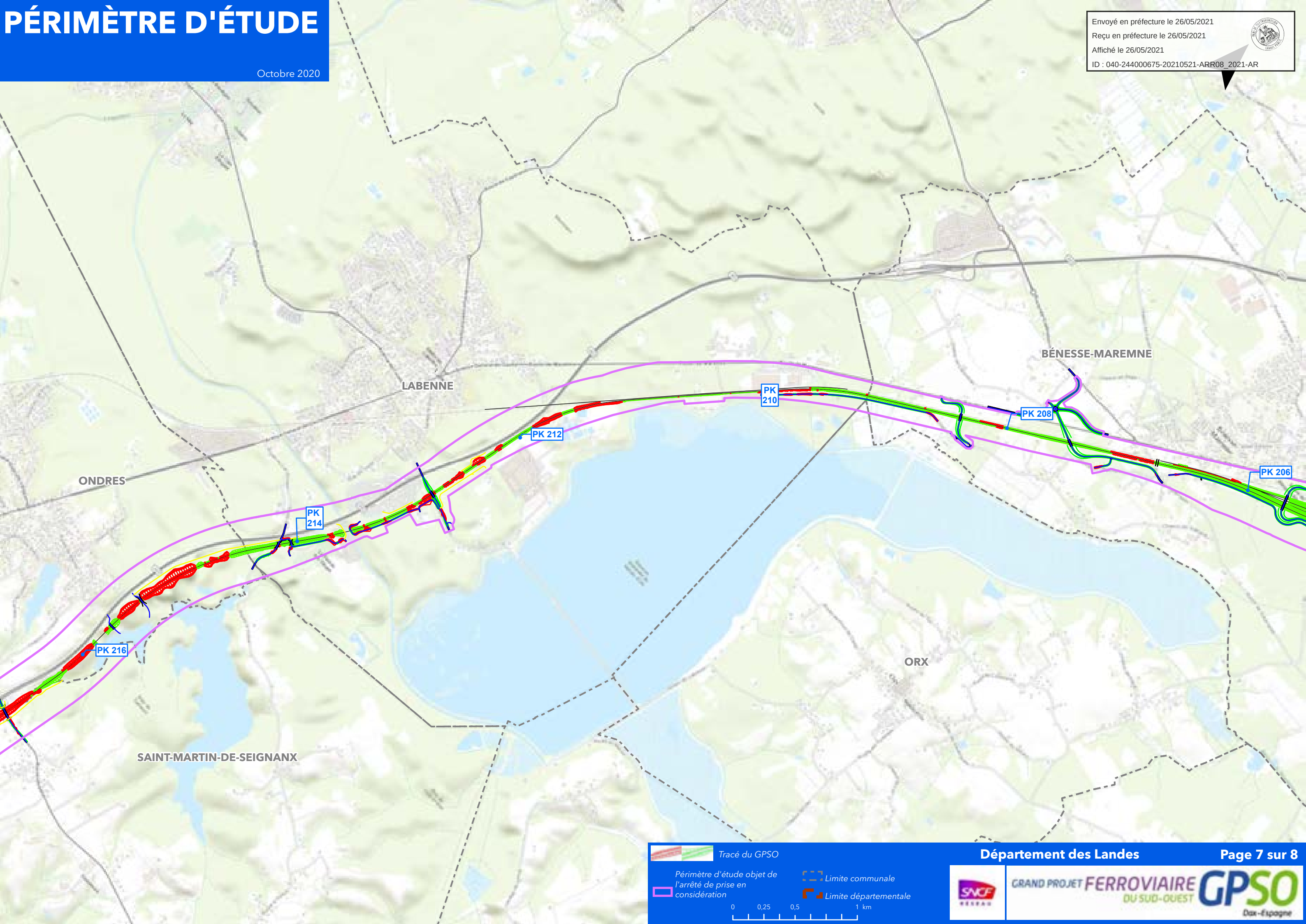
0 0,25 0,5 1 km

Département des Landes

Page 6 sur 8



GRAND PROJET FERROVIAIRE GPSO
DU SUD-OUEST
Dax - Espagne



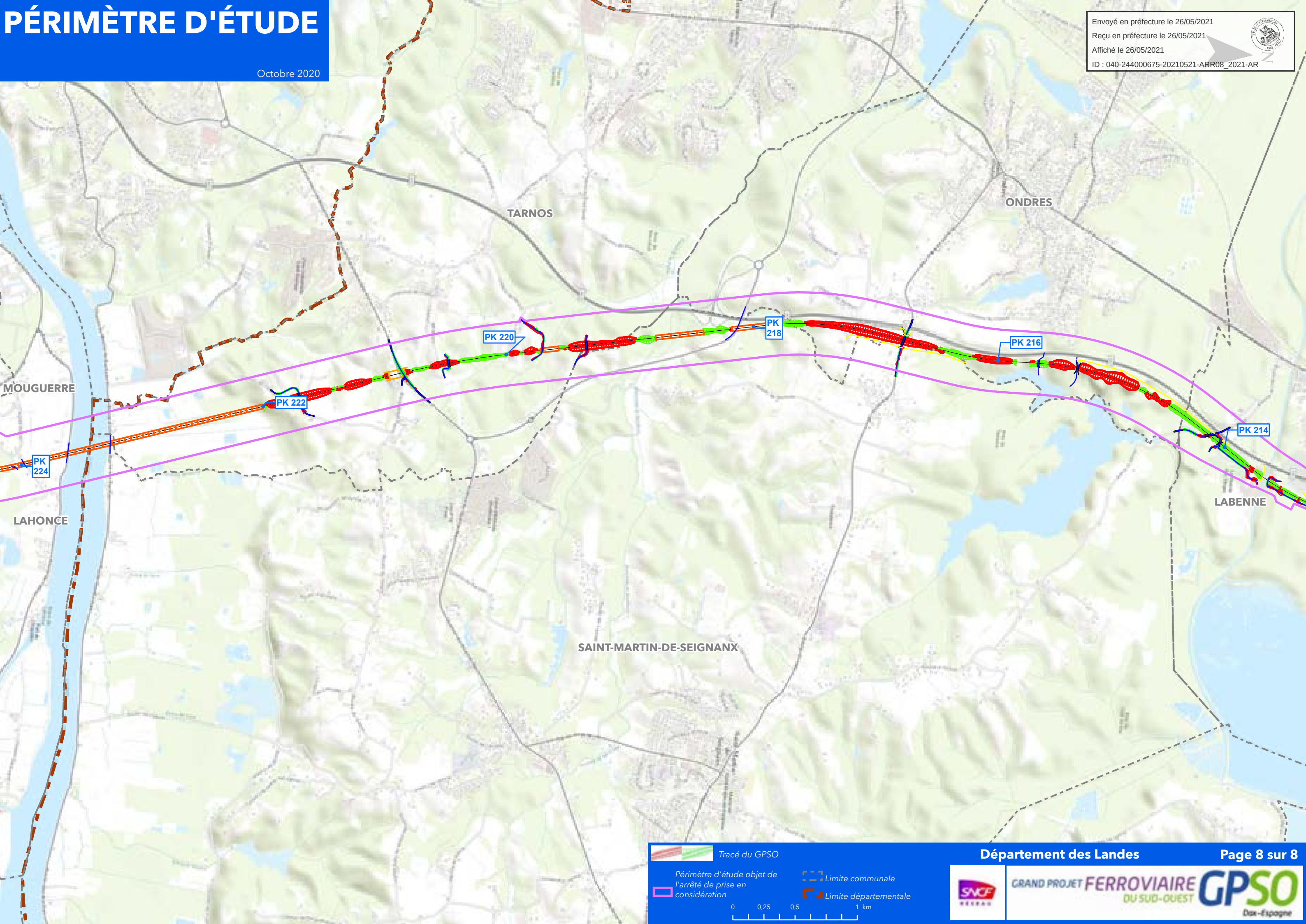
Périmètre d'étude objet de l'arrêté de prise en considération



Limite communale

Limite départementale







Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER, EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Décret n° 2016-738 du 2 juin 2016 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax entre Saint-Médard-d'Eyrans (Gironde), Saint-Jory (Haute-Garonne) et Saint-Vincent-de-Paul (Landes), et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Arbanats, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Bernos-Beaulac, Captieux, Castres-Gironde, Cazalis, Escaudes, Giscos, Gualade, Landiras, Lerm-et-Musset, Lucmau, Marions, Portets, Préchac, Saint-Médard-d'Eyrans, Saint-Selve et Virelade dans le département de la Gironde, des communes de Brax, Bruch, Caudecoste, Estillac, Fargues-sur-Ourbise, Moirax, Montesquieu, Pompogne, Roquefort, Sainte-Colombe-en-Bruilhois, Saint-Nicolas-de-la-Balermie, Sérignac-sur-Garonne, Vianne ainsi que de la communauté d'agglomération d'Agen (communes de Colayrac-Saint-Cirq, Layrac, Le Passage) dans le département de Lot-et-Garonne, des communes d'Auvillar, Bressols, Campsas, Castelmayran, Castelsarrasin, Cordes-Tolosannes, Donzac, Escatalens, Grisolles, Labastide-Saint-Pierre, Lacourt-Saint-Pierre, Montauban, Montbartier, Montbeton, Saint-Nicolas-de-la-Grave et Saint-Porquier dans le département de Tarn-et-Garonne, des communes de Castelnau-d'Estrétefonds, Fronton, Grenade, Saint-Rustice ainsi que de Toulouse Métropole (commune de Saint-Jory) dans le département de la Haute-Garonne, et des communes d'Arue, Bégaar, Canenx-et-Réaut, Cère, Ousse-Suzan, Pontonx-sur-l'Adour, Saint-Avit, Uchacq-et-Parentis ainsi que du syndicat intercommunal à vocation unique de Roquefort-Sarbazan (communes de Roquefort et de Sarbazan) dans le département des Landes

NOR : DEVT1603468D

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1 à L. 122-3, L. 123-1 à L. 123-19, L. 214-1 à L. 214-11, L. 341-1, L. 411-2, L. 414-4, L. 571-9 et L. 571-10, R. 122-1 à R. 122-15, R. 123-1 à R. 123-33, R. 414-19 à R. 414-25 et R. 571-44 à R. 571-52-1 ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L. 110-1, L. 121-1, L. 121-2, L. 121-4, L. 122-1, L. 122-3, L. 122-5, R. 111-1, R. 112-4, R. 121-2 et R. 122-3 ;

Vu le code forestier, notamment ses articles L. 214-13 à L. 214-14 et L. 341-1 à L. 341-10 ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques, notamment son article R. 1211-3 ;

Vu le code rural et de la pêche maritime, notamment ses articles L. 112-1-1, L. 121-2, L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-38, R. 352-1 à R. 352-14 et R. 643-1 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1511-1 à L. 1511-7, L. 1512-1 et L. 1512-2, L. 2111-1 à L. 2111-3, L. 2111-9 à L. 2111-25, R. 1511-1 et R. 1511-3 à R. 1511-10 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 104-2, L. 104-3, L. 104-6, L. 143-4, L. 153-54 à L. 153-59, L. 174-1, L. 174-3, L. 600-12, R. 104-2, R. 104-21 à R. 104-25, R. 121-16, R. 153-13, R. 153-14 et R. 153-21 ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;

Vu le décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006 pris pour l'application des articles 1^{er}, 1^{er}-1 et 1^{er}-2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

Vu le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ;

Vu l'article 12 du décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre I^{er} du code de l'urbanisme ;



Vu les plans locaux d'urbanisme des communes d'Arbanats, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Bernos-Beaulac, Captieux, Castres-Gironde, Cazalis, Escaudes, Giscos, Goulade, Lerm-et-Musset, Lucmau, Marions, Portets, Préchac, Saint-Médard-d'Eyrans, Saint-Selve et Virelade dans le département de la Gironde ;

Vu le plan d'occupation des sols de Landiras dans le département de la Gironde ;

Vu les plans locaux d'urbanisme des communes de Brax, Bruch, Caudecoste, Estillac, Fargues-sur-Ourbise, Moirax, Montesquieu, Pompogne, Roquefort, Saint-Nicolas-de-la-Balmerme et de la communauté d'agglomération d'Agen (communes de Colayrac-Saint-Cirq, Layrac et Le Passage) dans le département de Lot-et-Garonne ;

Vu la décision du tribunal administratif de Bordeaux du 10 février 2015 portant annulation de la délibération du 28 juin 2012 du conseil municipal de Sainte-Colombe-en-Bruilhois approuvant le plan local d'urbanisme de la commune ;

Vu les plans d'occupation des sols des communes de Sainte-Colombe-en-Bruilhois, Sérignac-sur-Garonne et Vianne dans le département de Lot-et-Garonne ;

Vu les plans locaux d'urbanisme des communes d'Auvillar, Bressols, Campsas, Castelmayran, Cordes-Tolosannes, Donzac, Escatalens, Labastide-Saint-Pierre, Lacourt-Saint-Pierre, Montauban, Montbartier, Montbeton, Saint-Nicolas-de-la-Grave et Saint-Porquier dans le département de Tarn-et-Garonne ;

Vu les plans d'occupation des sols des communes de Castelsarrasin et Grisolles dans le département de Tarn-et-Garonne ;

Vu les plans locaux d'urbanisme des communes de Castelnau-d'Estrétefonds, Fronton, Grenade et Saint-Rustice dans le département de la Haute-Garonne ;

Vu le plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole (commune de Saint-Jory) ;

Vu les plans locaux d'urbanisme des communes d'Arue, Bégaar, Canenx-et-Réaut, Cère, Ousse-Suzan, Pontonx-sur-l'Adour, Saint-Avit et du syndicat intercommunal à vocation unique de Roquefort-Sarbazan dans le département des Landes ;

Vu le plan d'occupation des sols de la commune d'Uchacq-et-Parentis dans le département des Landes ;

Vu les bilans des débats publics publiés le 18 janvier 2006 pour le projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse et le 31 janvier 2007 pour le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne ;

Vu la décision ministérielle du 30 mars 2012 actant la consistance du programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest et retenant le tracé de référence du linéaire des lignes nouvelles ;

Vu les décisions de la Commission nationale du débat public du 5 décembre 2012 estimant qu'il n'est pas nécessaire de procéder à de nouveaux débats ;

Vu la décision ministérielle du 23 octobre 2013, arrêtant le tracé du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest sur les secteurs laissés en suspens par la décision ministérielle du 30 mars 2012, retenant un schéma de réalisation en deux phases pour le programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, et définissant la suite des procédures préalables à l'enquête d'utilité publique pour la première phase comprenant les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse ;

Vu les avis des commissions départementales d'aménagement foncier de la Gironde, rendu le 21 novembre 2013, de Tarn-et-Garonne, rendu le 17 février 2015, de la Haute-Garonne, rendu le 3 mars 2015, et des Landes, rendu le 28 janvier 2013, relatifs à la constitution des commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier ;

Vu l'avis du syndicat mixte du parc naturel des Landes de Gascogne du 13 janvier 2014, joint au dossier d'enquête publique ;

Vu l'avis n° 2013-121 du 22 janvier 2014 de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable, joint au dossier d'enquête publique, sur l'étude d'impact relative au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ;

Vu l'avis du Commissariat général à l'investissement et le rapport de contre-expertise du 29 avril 2014, joints au dossier d'enquête publique ;

Vu l'arrêté interpréfectoral du 19 mai 2014 portant désignation du préfet de la Gironde comme préfet coordonnateur de l'enquête publique concernant la réalisation des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ;

Vu la décision ministérielle du 13 juin 2014 décidant du lancement de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des trois opérations constituant la première phase du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, soit les lignes Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, ainsi qu'à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des établissements publics de coopération intercommunale et des communes concernés ;

Vu les avis de la direction régionale des finances publiques d'Aquitaine et du département de la Gironde du 3 juin 2014, de la direction départementale des finances publiques de Lot-et-Garonne du 27 février 2013, de la direction départementale des finances publiques de Tarn-et-Garonne du 18 janvier 2013, de la direction régionale des finances publiques de Midi-Pyrénées et du département de la Haute-Garonne du 5 décembre 2012 et de la direction régionale des finances publiques d'Aquitaine et du département des Landes du 15 octobre 2013 ;

Vu les décisions du 30 juin et du 23 octobre 2014 du président du tribunal administratif de Bordeaux portant désignation des membres et de suppléants de la commission d'enquête des lignes ferroviaires nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ;

Vu l'arrêté interpréfectoral du 25 août 2014 du préfet de la région Aquitaine et de la Gironde, du préfet de la région Midi-Pyrénées et de la Haute-Garonne, du préfet des Landes, du préfet de Lot-et-Garonne et du préfet



de Tarn-et-Garonne portant ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées par ces ouvrages ;

Vu la lettre du 27 mai 2014 adressée par le préfet de Lot-et-Garonne aux maires des communes de Saint-Nicolas-de-la-Balermie, Vianne, Moirax, Sainte-Colombe-en-Bruilhois, Roquefort, Pompogne, Montesquieu, Estillac, Caudecoste, Le Passage, Bruch, Layrac, Brax, Colayrac-Saint-Cirq, Sérignac-sur-Garonne, au président de la communauté d'agglomération d'Agen, au président de la communauté de communes du canton de Prayssas, aux présidents des syndicats mixtes du Pays de l'Agenais et de l'Albret, aux présidents des chambres de commerce et d'industrie, des métiers et de l'artisanat et d'agriculture de Lot-et-Garonne, au président du conseil régional d'Aquitaine, au président du conseil général de Lot-et-Garonne et au directeur départemental des territoires de Lot-et-Garonne les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-14-2 et R. 123-23-1 du code de l'urbanisme ;

Vu la lettre du 2 juin 2014 adressée par le préfet des Landes aux maires des communes d'Arue, Bégaar, Canenx-et-Réaut, Cère, Ousse-Suzan, Pontonx-sur-l'Adour, Roquefort, Saint-Avit, Sarbazan, Uchacq-et-Parentis, aux présidents des communautés d'agglomération du Grand Dax et du Marsan Agglomération, aux présidents des communautés de communes des Landes d'Armagnac, du Pays d'Albret, du pays Morcenais et du pays Tarusate, au président du syndicat intercommunal des communes d'Arue, Bourriot-Bergonce, Cachen, Lencouacq, Maillas et Vielle-Soubiran, au président du syndicat intercommunal à vocation unique de Roquefort-Sarbazan, aux présidents des syndicats mixtes de la Haute Lande et Adour-Chalosse-Tursan, au président du parc naturel régional des Landes de Gascogne, aux présidents de chambres de commerce et d'industrie, des métiers et de l'artisanat et d'agriculture des Landes, au président du conseil régional d'Aquitaine et au président du conseil général des Landes les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-14-2 et R. 123-23-1 du code de l'urbanisme ;

Vu la lettre du 2 juin 2014 adressée par le préfet de Tarn-et-Garonne aux maires des communes d'Auvillar, Bressols, Campsas, Castelmayran, Castelsarrasin, Cordes-Tolosannes, Donzac, Escatalens, Grisolles, La Ville-Dieu-du-Temple, Labastide-Saint-Pierre, Lacourt-Saint-Pierre, Montauban, Montbartier, Montbeton, Pompignan, Saint-Nicolas-de-la-Grave, Saint-Porquier, à la présidente de la communauté de communes du Terroir de Grisolles et Villebrumier, à la présidente de la communauté d'agglomération du Grand Montauban, aux présidents des syndicats mixtes du SCOT de l'agglomération de Montauban, du SCOT du Nord Toulousain et du SCOT des Trois Provinces, aux présidents des syndicats mixtes des Deux Rives et du Pays de l'Agenais, aux présidents des chambres de commerce et d'industrie, des métiers et de l'artisanat et d'agriculture de Tarn-et-Garonne, au président du conseil régional de Midi-Pyrénées et au président du conseil général de Tarn-et-Garonne les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-14-2 et R. 123-23-1 du code de l'urbanisme ;

Vu la lettre du 4 juin 2014 adressée par le préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, aux maires des communes d'Arbanats, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Bernos-Beaulac, Captieux, Castres-Gironde, Cazalis, Escaudes, Giscos, Goulade, Landiras, Lerm-et-Musset, Lucmau, Marions, Portets, Préchac, Saint-Médard-d'Eyrans, Saint-Selve et Virelade, aux présidents des communautés de communes de Montesquieu, du Bazadais et du Sud-Gironde, aux présidents des chambres de commerce et d'industrie, des métiers et de l'artisanat et d'agriculture de Gironde, au président du conseil régional d'Aquitaine et au président du conseil général de Gironde les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-14-2 et R. 123-23-1 du code de l'urbanisme ;

Vu la lettre du 5 juin 2014 adressée par le préfet de la région Midi-Pyrénées, préfet de la Haute-Garonne, aux maires des communes de Castelnau-d'Estrétefonds, Fronton, Grenade, Saint-Jory et Saint-Rustice, au président de la communauté urbaine de Toulouse Métropole, aux présidents du syndicat mixte du SCOT du Nord Toulousain, aux présidents des chambres de commerce et d'industrie, des métiers et de l'artisanat et d'agriculture de la Haute-Garonne, au président du conseil régional de Midi-Pyrénées et au président du conseil général de la Haute-Garonne les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-14-2 et R. 123-23-1 du code de l'urbanisme ;

Vu le procès-verbal des réunions d'examen conjoint tenues le 30 juin 2014 pour les communes du département de la Gironde, le 24 juin 2014 pour les communes du département de Lot-et-Garonne, les 25 et 26 juin 2014 pour les communes de Tarn-et-Garonne, le 26 juin 2014 pour les communes du département de la Haute-Garonne, le 27 juin 2014 pour les communes du département des Landes, et portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Vu l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête et comprenant une évaluation des incidences Natura 2000 ;

Vu les avis du ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt du 4 août 2014 et du 25 septembre 2014, joints au dossier d'enquête publique ;

Vu les évaluations environnementales relatives à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, jointes au dossier d'enquête ;

Vu les avis de l'autorité environnementale émis sur ces évaluations par les autorités administratives de l'Etat compétentes en matière d'environnement et joints au dossier d'enquête ;

Vu le dossier d'enquête publique ouvert sur le projet, le rapport, les conclusions motivées et l'avis de la commission d'enquête du 27 mars 2015 ;

Vu les lettres du préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, du 14 octobre 2015 invitant les communes de Saint-Médard-d'Eyrans, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Castres-Gironde, Saint-Selve, Portets, Arbanats, Virelade et Landiras, les communautés de communes du Sud-Gironde et du Bazadais dans le département de la Gironde, les communes de Vianne, Bruch et Montesquieu, la communauté d'agglomération d'Agen, la



communauté de communes des Coteaux et Landes de Gascogne dans le département de Lot-et-Garonne, les communes de Donzac, Auvillar, Saint-Nicolas-de-la-Grave, Castelmayran, Cordes-Tolosannes, La Ville-Dieu-du-Temple, Saint-Porquier, Montbeton, Montauban, Bressols, Escatalens, Montbartier et Lacourt-Saint-Pierre, les communautés de communes de Terres de Confluences et du Terroir de Grisolles et Villebrumier dans le département de Tarn-et-Garonne, les communes de Fronton, Saint-Rustice, Castelnau-d'Estrétefonds et Grenade, la communauté urbaine de Toulouse Métropole dans le département de la Haute-Garonne, les communes d'Arue, Canenx-et-Réaut, Cère et Ousse-Suzan, la communauté d'agglomération du Marsan, le syndicat intercommunal de Roquefort-Sarbazan et la communauté de communes du Pays Tarusate dans le département des Landes à délibérer sur la mise en compatibilité de leur document d'urbanisme ;

Vu l'arrêté préfectoral du 19 novembre 2015 du préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, transférant les compétences d'urbanisme des communes d'Arbanats, Landiras, Portets et Virelade à la communauté de communes de Podensac ;

Vu la lettre du préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, du 24 novembre 2015 invitant la communauté de communes de Podensac à délibérer sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Arbanats, Portets et Virelade ;

Vu le courrier du 4 décembre 2015 adressé par le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche au président du conseil départemental des Landes ;

Vu les délibérations du conseil municipal d'Ayguemorte-les-Graves du 3 décembre 2015, de la communauté de communes du Bazadais du 16 décembre 2015, du conseil municipal de Beautiran du 10 novembre 2015, du conseil municipal de Castres-Gironde du 23 novembre 2015, du conseil municipal de Landiras du 20 octobre 2015, de la communauté de communes de Podensac du 16 décembre 2015, du conseil municipal de Saint-Médard-d'Eyrans du 8 décembre 2015 et de la communauté de communes du Sud-Gironde du 14 décembre 2015 dans le département de la Gironde, portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Vu la délibération de la communauté d'agglomération d'Agen du 17 décembre 2015, dans le département de Lot-et-Garonne, portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Vu les délibérations du conseil municipal de Bressols du 14 décembre 2015, du conseil municipal de Castelmayran du 1^{er} décembre 2015, du conseil municipal d'Escatalens du 28 novembre 2015, du conseil municipal de Lacourt-Saint-Pierre du 11 décembre 2015, du conseil municipal de Montauban du 16 décembre 2015, du conseil municipal de Montbeton du 7 décembre 2015, du conseil municipal de Saint-Nicolas-de-la-Grave du 3 décembre 2015, de la communauté de communes du Terroir de Grisolles et Villebrumier du 17 décembre 2015 et de la communauté de communes Terres de Confluences du 17 décembre 2015, dans le département de Tarn-et-Garonne, portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Vu les délibérations du conseil municipal de Grenade-sur-Garonne du 24 novembre 2015 et du conseil de Toulouse Métropole du 17 décembre 2015, dans le département de la Haute-Garonne, portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Vu les délibérations de la communauté d'agglomération du Marsan Agglomération du 1^{er} décembre 2015 et du syndicat intercommunal à vocation unique de Roquefort-Sarbazan du 4 décembre 2015 dans le département des Landes ;

Vu l'avis du ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt du 27 avril 2016 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. – Sont déclarés d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse nouvelles Bordeaux–Toulouse et Bordeaux–Dax entre Saint-Médard-d'Eyrans (Gironde), Saint-Jory (Haute-Garonne) et Saint-Vincent-de-Paul (Landes), conformément aux plans présentés en annexe 1 au présent décret (1).

Conformément aux dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le document joint en annexe 2 au présent décret (1) expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.

Art. 2. – Les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de quinze ans à compter de la publication du présent décret.

Art. 3. – Le maître d'ouvrage devra, s'il y a lieu, remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles dans les conditions prévues par les articles L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-38 et R. 352-1 à R. 352-14 du code rural et de la pêche maritime.

Art. 4. – Conformément aux dispositions du I de l'article R. 122-14 du code de l'environnement, l'annexe 3 au présent décret (1) mentionne les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et les modalités de suivi associées. Les études détaillées préciseront, le cas échéant, ces mesures avant le début des travaux.

Les mesures relatives à la protection de l'eau, des milieux aquatiques et des zones humides, celles relatives aux espèces et habitats d'espèces protégées, celles relatives au patrimoine ainsi que celles relatives au défrichement pourront être adaptées, dans le respect des mêmes objectifs, par des prescriptions fixées par des arrêtés ultérieurs pris en application respectivement des articles L. 214-1 et suivants, de l'article L. 411-2, des articles L. 341-1 et suivants du code de l'environnement et des articles L. 214-13 et L. 341-1 et suivants du code forestier.



Art. 5. – Le présent décret emporte mise en compatibilité des documents d’urbanisme, conformément aux plans et aux documents annexés au présent décret (1) :

- des communes d’Arbanats, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Bernos-Beaulac, Captieux, Castres-Gironde, Cazalis, Escaudes, Giscos, Goualade, Landiras, Lerm-et-Musset, Lucmau, Marions, Portets, Préchac, Saint-Médard-d’Eyrans, Saint-Selve et Virelade dans le département de la Gironde ;
- des communes de Brax, Bruch, Caudecoste, Estillac, Fargues-sur-Ourbise, Moirax, Montesquieu, Pompage, Roquefort, Sainte-Colombe-en-Bruilhois, Saint-Nicolas-de-la-Balmerme, Sérignac-sur-Garonne, Vianne ainsi que de la communauté d’agglomération d’Agen (communes de Colayrac-Saint-Cirq, Layrac, Le Passage) dans le département de Lot-et-Garonne ;
- des communes d’Auvillar, Bressols, Campsas, Castelmayran, Castelsarrasin, Cordes-Tolosannes, Donzac, Escatalens, Grissoles, Labastide-Saint-Pierre, Lacourt-Saint-Pierre, Montauban, Montbartier, Montbeton, Saint-Nicolas-de-la-Grave, Saint-Porquier dans le département de Tarn-et-Garonne ;
- des communes de Castelnau-d’Estrétefonds, Fronton, Grenade, Saint-Rustice ainsi que de Toulouse Métropole (commune de Saint-Jory) dans le département de la Haute-Garonne ;
- des communes d’Arue, Bégaar, Canenx-et-Réaut, Cère, Ousse-Suzan, Pontonx-sur-l’Adour, Saint-Avit, Uchacq-et-Parentis ainsi que du syndicat intercommunal à vocation unique de Roquefort-Sarbazan (communes de Roquefort et de Sarbazan) dans le département des Landes.

Les maires de ces communes et présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents procéderont aux mesures de publicité prévues au premier alinéa de l’article R. 153-21 du code de l’urbanisme.

Art. 6. – La ministre de l’environnement, de l’énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, et le secrétaire d’Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l’exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 2 juin 2016.

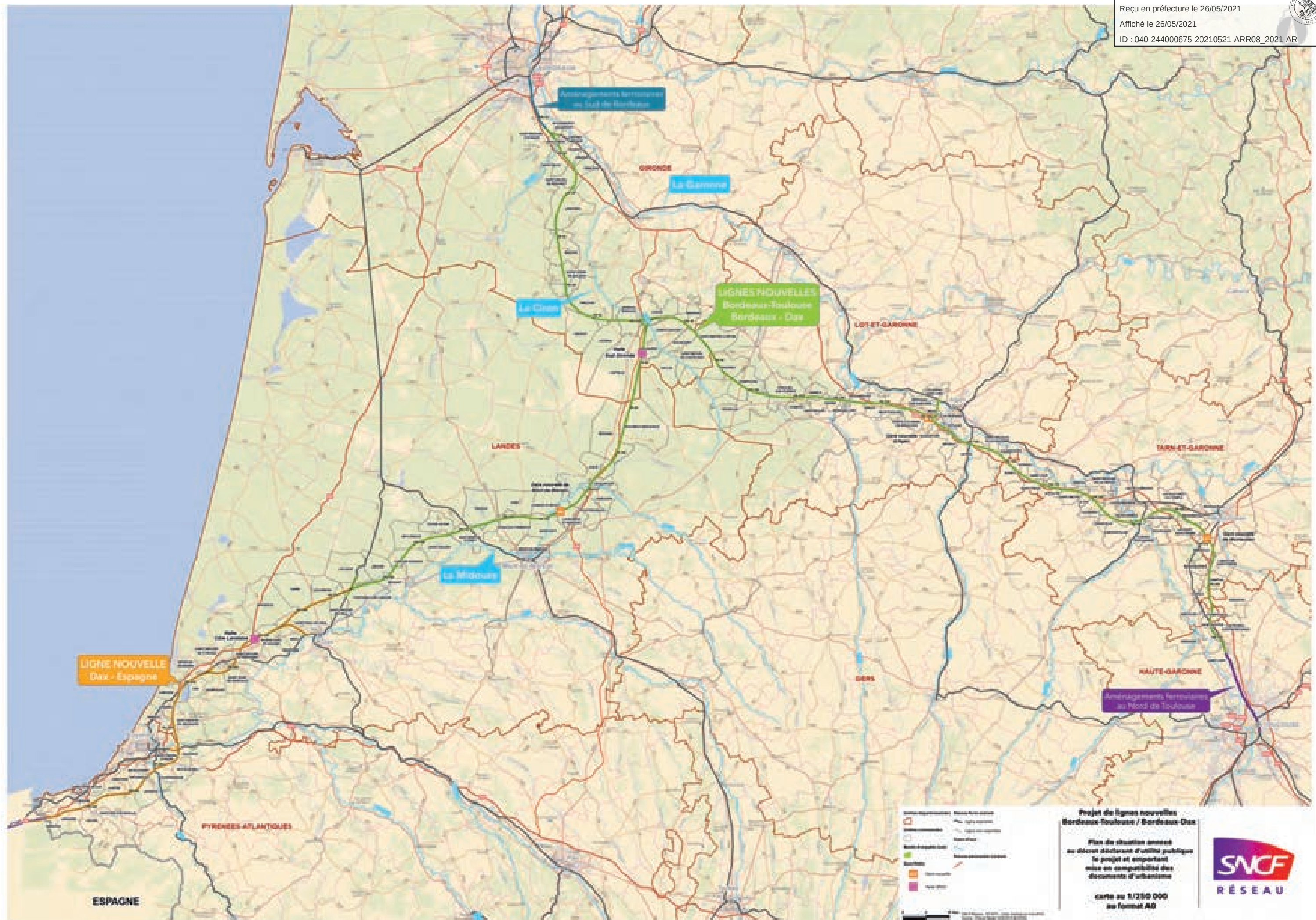
MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

*La ministre de l’environnement,
de l’énergie et de la mer,
chargée des relations internationales
sur le climat,*
SÉGOLÈNE ROYAL

*Le secrétaire d’Etat
chargé des transports,
de la mer et de la pêche,*
ALAIN VIDALIES

(1) Il peut être pris connaissance de ces plans et documents, du document prévu à l’article L. 122-1 du code de l’expropriation pour cause d’utilité publique exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d’utilité publique du projet ainsi que du document mentionnant les mesures à la charge du maître d’ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l’environnement et la santé humaine et les modalités de suivi associées auprès du ministère de l’environnement, de l’énergie et de la mer (direction des infrastructures de transport, sous-direction du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables, tour Séquoia, 1, place Carpeaux, 92055 Paris-La Défense Cedex) ainsi qu’auprès des préfectures de la Gironde (2, esplanade Charles-de-Gaulle, 33077 Bordeaux), de Lot-et-Garonne (place de Verdun, 47920 Agen Cedex 9), de Tarn-et-Garonne (2, allée de l’Empereur, BP 779, 82013 Montauban Cedex), de la Haute-Garonne (1, place Saint-Etienne, 31038 Toulouse) et des Landes (24-26, rue Victor-Hugo, 40021 Mont-de-Marsan Cedex).

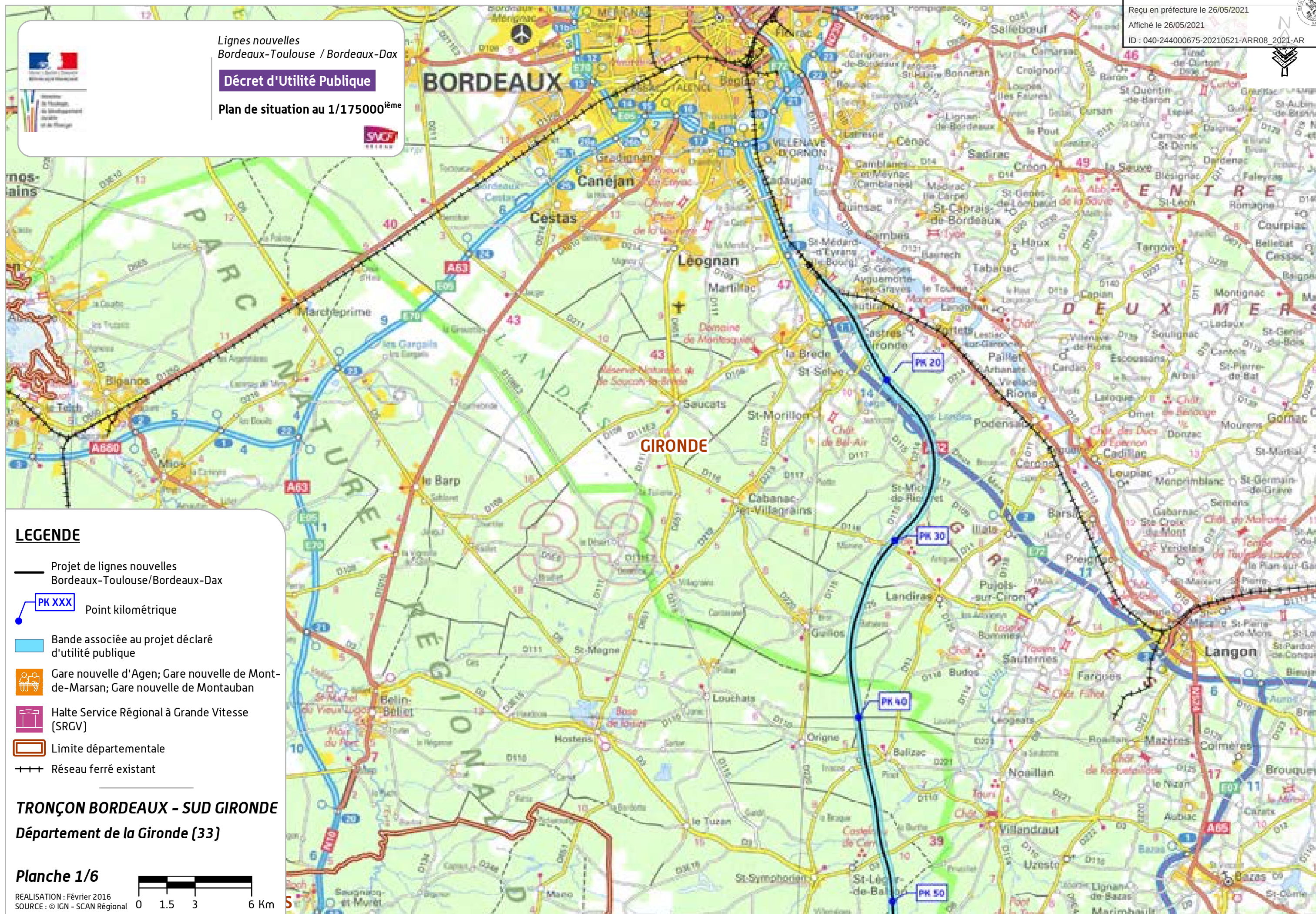




Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan de situation au 1/175000^{ième}



LEGENDE

- Projet de lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax
- PK XXX Point kilométrique
- Bande associée au projet déclaré
d'utilité publique
- Gare nouvelle d'Agen; Gare nouvelle de Mont-
de-Marsan; Gare nouvelle de Montauban
- Halte Service Régional à Grande Vitesse
(SRGV)
- Limite départementale
- Réseau ferré existant

TRONÇON BORDEAUX - SUD GIRONDE

Département de la Gironde (33)

Planche 1/6

REALISATION : Février 2016

SOURCE : © IGN - SCAN Régional

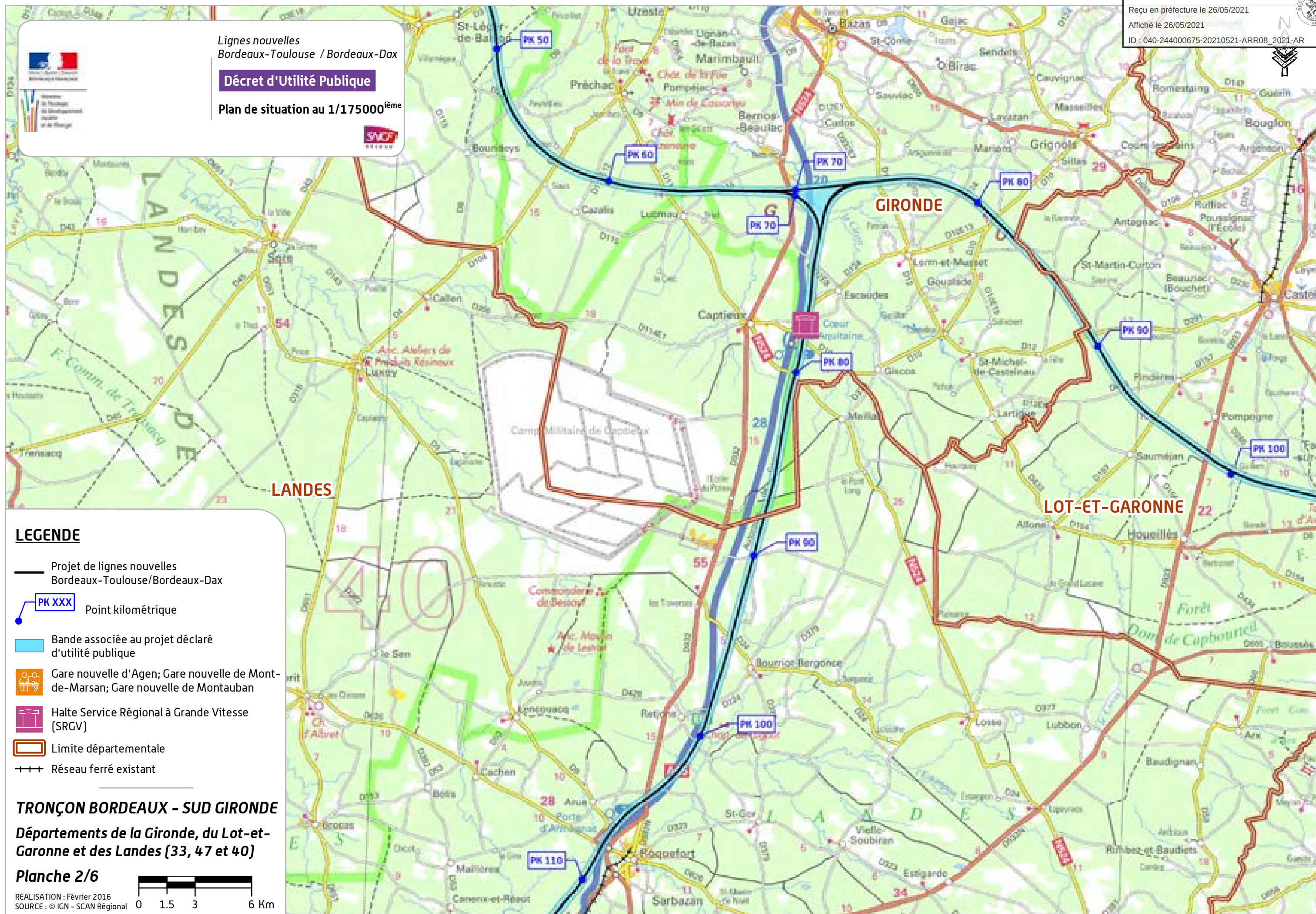




Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan de situation au 1/175000^{ième}



LEGENDE

— Projet de lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax

PK XXX Point kilométrique

Bande associée au projet déclaré
d'utilité publique

Gare nouvelle d'Agen; Gare nouvelle de Mont-
de-Marsan; Gare nouvelle de Montauban

Halte Service Régional à Grande Vitesse
(SRGV)

Limite départementale

+++ Réseau ferré existant

TRONÇON BORDEAUX - SUD GIRONDE

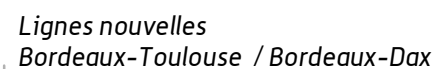
Départements de la Gironde, du Lot-et-
Garonne et des Landes (33, 47 et 40)

Planche 2/6

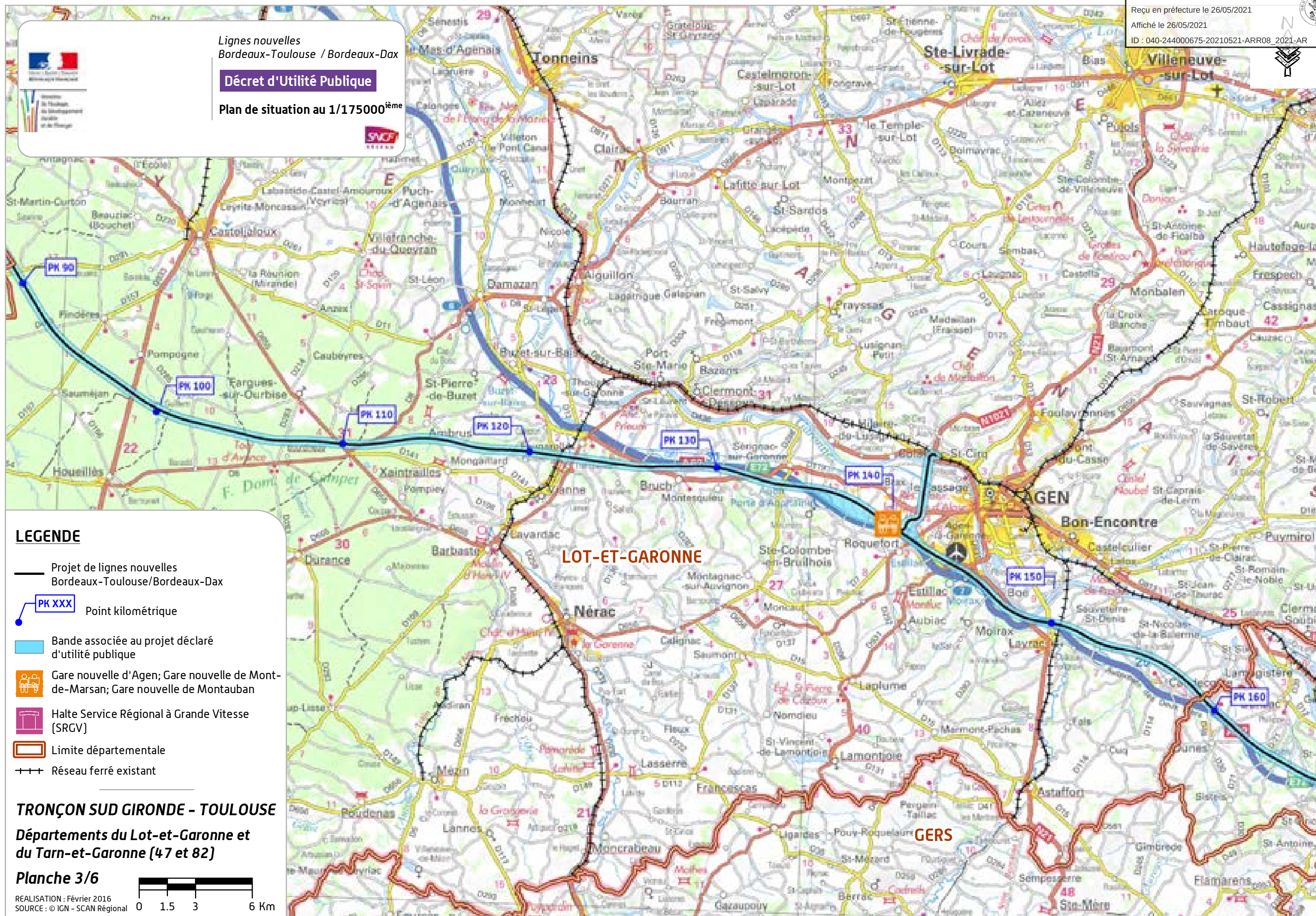
REALISATION : Février 2016

SOURCE : © IGN - SCAN Régional





Plan de situation au 1/175000^{ème}



— Projet de lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax

PK XXX Point kilométrique

 Bande associée au projet déclaré d'utilité publique

 Gare nouvelle d'Agen; Gare nouvelle de Mont-de-Marsan; Gare nouvelle de Montauban

 Halte Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) Limite départementale

+++ Réseau ferré existant

Départements du Lot-et-Garonne et du Tarn-et-Garonne (47 et 82)

Planche 3/6

REALISATION : Février 2016
SOURCE : © IGN - SCAN Régional

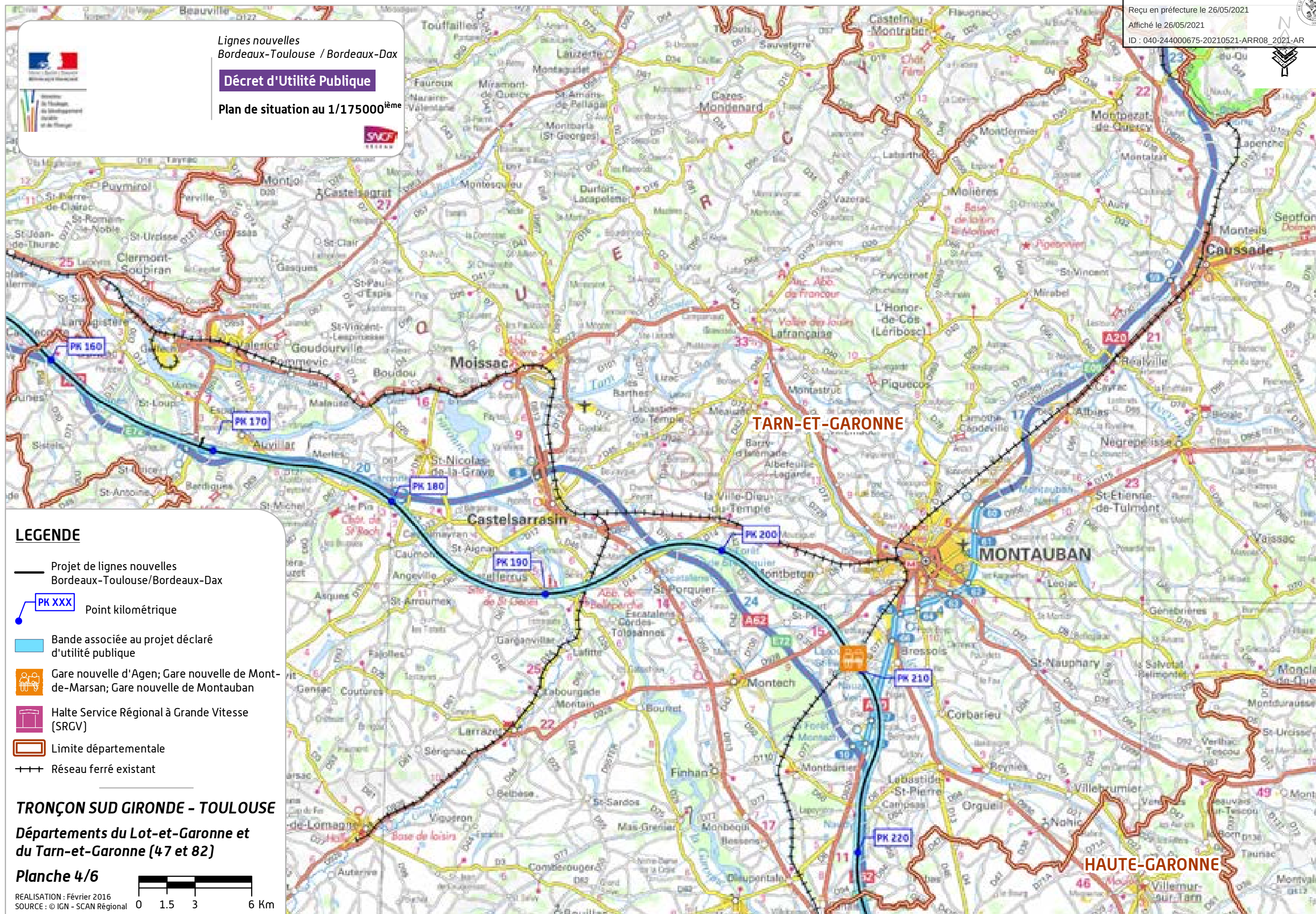




Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan de situation au 1/175000^{ième}



LEGENDE

— Projet de lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax

PK XXX Point kilométrique

Bande associée au projet déclaré
d'utilité publique

Gare nouvelle d'Agen; Gare nouvelle de Mont-
de-Marsan; Gare nouvelle de Montauban

Halte Service Régional à Grande Vitesse
(SRGV)

Limite départementale

+++ Réseau ferré existant

TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE

Départements du Lot-et-Garonne et
du Tarn-et-Garonne (47 et 82)

Planche 4/6

REALISATION : Février 2016

SOURCE : © IGN - SCAN Régional

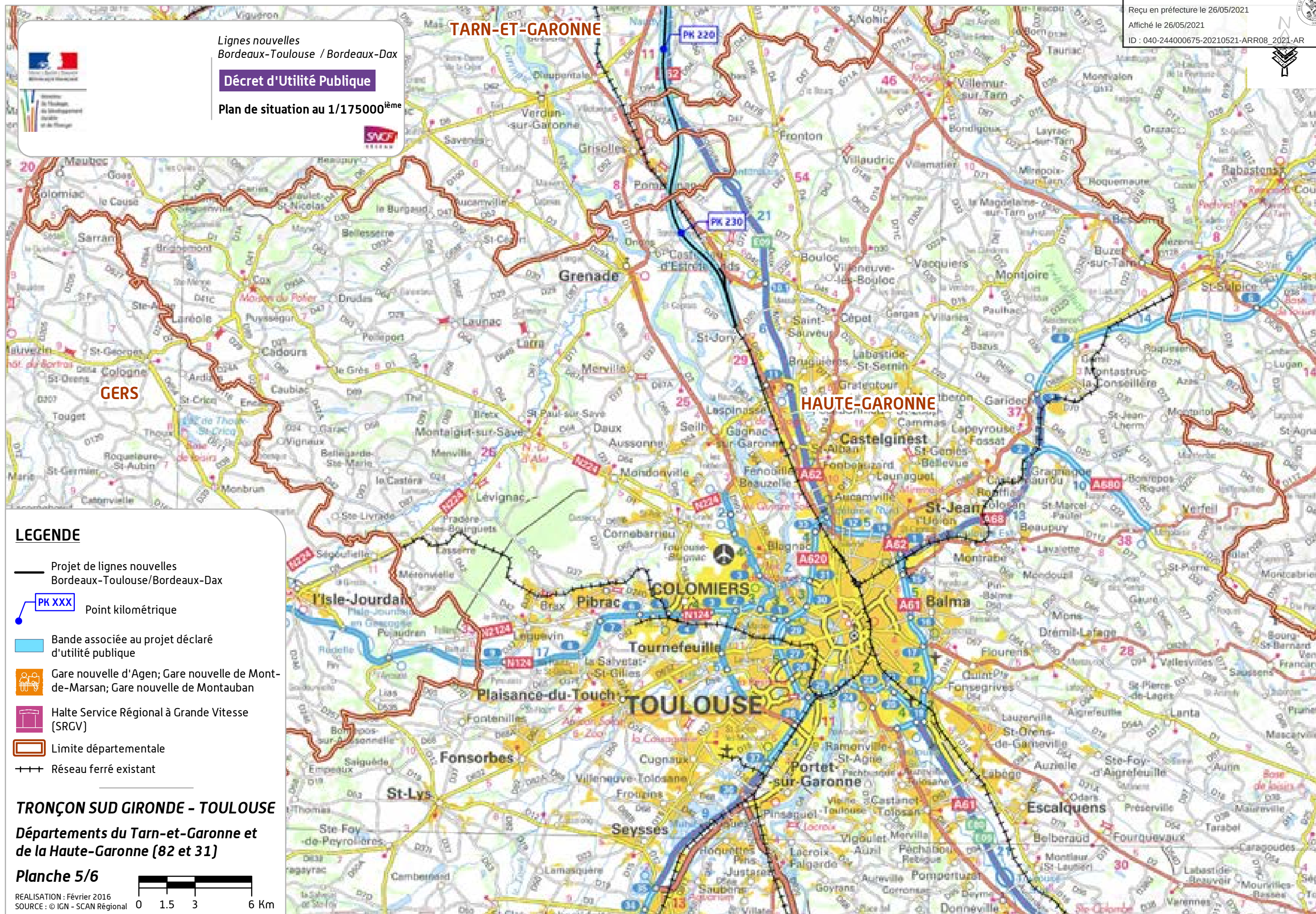




TARN-ET-GARONNE

Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan de situation au 1/175000^{ième}

LEGENDE

— Projet de lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax

PK XXX Point kilométrique

Bande associée au projet déclaré
d'utilité publiqueGare nouvelle d'Agen; Gare nouvelle de Mont-
de-Marsan; Gare nouvelle de MontaubanHalte Service Régional à Grande Vitesse
(SRGV)

Limite départementale

+++ Réseau ferré existant

TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE

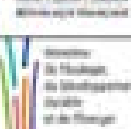
Départements du Tarn-et-Garonne et
de la Haute-Garonne (82 et 31)

Planche 5/6

REALISATION : Février 2016

SOURCE : © IGN - SCAN Régional

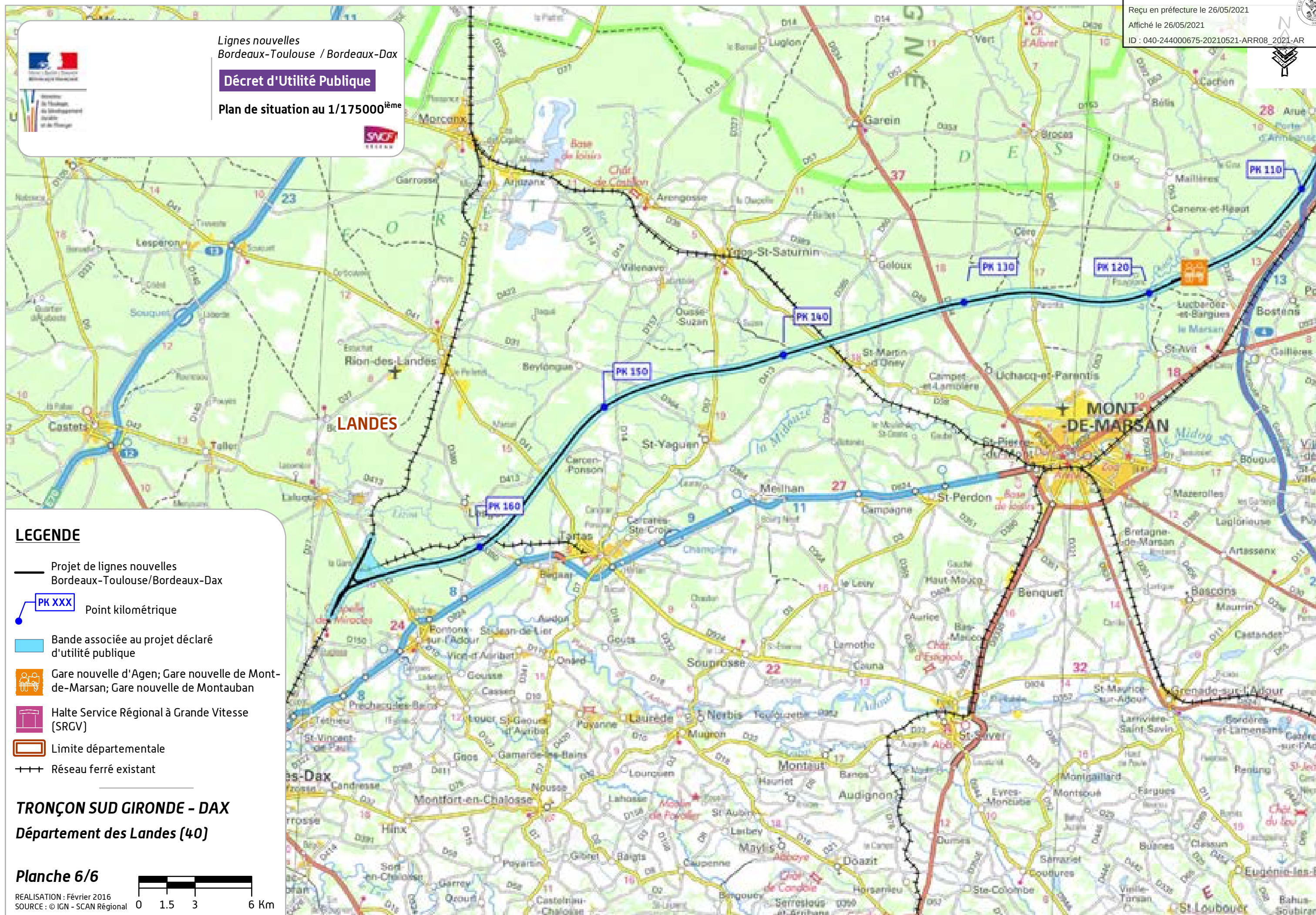




Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan de situation au 1/175000^{ième}



LEGENDE

- Projet de lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax
- PK XXX** Point kilométrique
- Bande associée au projet déclaré
d'utilité publique
- Gare nouvelle d'Agen; Gare nouvelle de Mont-
de-Marsan; Gare nouvelle de Montauban
- Halte Service Régional à Grande Vitesse
(SRGV)
- Limite départementale
- Réseau ferré existant

TRONÇON SUD GIRONDE - DAX

Département des Landes (40)

Planche 6/6

REALISATION : Février 2016

SOURCE : © IGN - SCAN Régional





**EXPOSÉ DES MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS
JUSTIFIANT LE CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE
DES LIGNES À GRANDE VITESSE
BORDEAUX-TOULOUSE ET BORDEAUX-DAX
ENTRE SAINT-MEDARD-D'EYRANS (GIRONDE), SAINT-JORY (HAUTE-GARONNE)
ET SAINT-VINCENT-DE-PAUL (LANDES)**

Le présent document relève des dispositions de l'article L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique qui précise que « l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération. »

À cet égard, il reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à enquête publique, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer, et expose brièvement les modifications retenues afin de donner satisfaction aux demandes exprimées, lors de l'enquête publique, par le public et la Commission d'enquête.

En tant que de besoin, il conviendra de se reporter systématiquement à ces documents afin de qualifier le caractère d'utilité publique du projet. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

Il peut être pris connaissance de ces documents auprès du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (direction des infrastructures de transport, sous-direction du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables, Tour Séquoïa, 92055 La Défense Cedex) et auprès de la direction territoriale de SNCF Réseau à Bordeaux (17 rue Cabanac – CS61926 – 33081 Bordeaux Cedex).

* *
*

1. Présentation de l'opération de création des lignes nouvelles ferroviaires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

Le projet de création des lignes nouvelles ferroviaires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est l'une des quatre opérations constituant le programme (au sens du code de l'environnement) du « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest » (GPSO), qui comprend :

- la création des lignes ferroviaires nouvelles entre Bordeaux, Toulouse et Dax ;
- la création de la ligne ferroviaire nouvelle entre Dax et l'Espagne ;
- la réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Sète au nord de Toulouse, sur 19 km, entre Toulouse et Saint-Jory ;
- la réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Sète au sud de Bordeaux, sur 12 km, entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans.

Ce programme a été conçu pour répondre à plusieurs objectifs stratégiques à l'échelle du grand Sud-Ouest, en permettant une amélioration globale des services ferroviaires à travers :

- de meilleures performances pour les voyageurs, avec la grande vitesse sur les lignes nouvelles projetées relayée ensuite par la complémentarité TaGV/TER ;
- la mise en place de nouvelles capacités pour accompagner le développement du fret ferroviaire sur l'axe péninsule ibérique/Europe du Nord-Ouest (avec la ligne nouvelle Dax-Espagne) ;
- le renforcement des transports du quotidien au droit des deux métropoles, avec les aménagements de la ligne existante projetés au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse.

La décision ministérielle du 23 octobre 2013 a acté un schéma de réalisation en deux phases, avec :

- une première phase allant jusqu'à Dax, comportant les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, ainsi que les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, qui ont fait l'objet d'enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique concomitantes au dernier trimestre 2014 ;
- une seconde phase correspondant à la section Dax-Espagne, qui fera l'objet d'une enquête publique ultérieure (avec qualification en projet d'intérêt général au sens de l'article L120-1 du code de l'urbanisme dans l'intervalle).

Les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, d'un linéaire total de 327 km à double voie (hors raccordements), se décomposent en trois tronçons :

- un tronçon commun de ligne nouvelle à grande vitesse de 55 km entre Bordeaux et le Sud Gironde (Bernos-Beaulac), se débranchant de la ligne existante à Saint-Médard-d'Eyrans ;
- un tronçon de ligne nouvelle à grande vitesse de 167 km entre le Sud Gironde et le raccordement au réseau ferré national à Saint-Jory au nord de Toulouse ;
- un tronçon de 105 km entre le Sud Gironde et le raccordement à la ligne existante sur les communes de Pontonx-sur-l'Adour/Saint-Vincent-de-Paul (Landes).

Ces lignes nouvelles respecteront les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), définies au niveau européen, et permettront la circulation des trains voyageurs à une vitesse d'exploitation de 320 km/h à la mise en service (TaGV), pouvant évoluer ultérieurement à 350 km/h.

L'opération comprend par ailleurs :

- la réalisation de trois gares nouvelles pour les dessertes des agglomérations d'Agen, Montauban et Mont-de-Marsan ;
- la réalisation d'une halte ferroviaire destinée aux services régionaux à grande vitesse (SRGV) en Sud Gironde ;
- la réalisation d'un sas fret à Laluque ;
- la réalisation d'une liaison ferroviaire intergares entre la gare nouvelle et la gare existante d'Agen ;
- la réalisation des raccordements nécessaires avec le réseau ferré national ;
- la réalisation d'un raccordement Sud-Sud permettant les échanges directs entre les deux branches du GPSO (vers Toulouse et vers Dax) ;
- la mise en place de l'ensemble des équipements techniques nécessaires à la construction ou à l'exploitation des lignes nouvelles (notamment la construction des bases travaux, des bases maintenance et des sous-stations électriques) ;
- la réalisation des mesures d'accompagnement et d'insertion du projet.

L'estimation des coûts de construction du projet de lignes nouvelles entre Bordeaux, Toulouse et Dax porté à l'enquête publique s'élève à 8 307 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques d'août 2013.

2. Caractère d'utilité publique de l'opération.

2.1. Objectifs du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

Les lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, qui constituent la principale opération du programme GPSO, apporteront un saut de performance majeur pour les services ferroviaires voyageurs dans le Sud-Ouest, avec la fonctionnalité grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse ainsi qu'entre Bordeaux et Dax.

D'une part, les gains de temps permis par ces infrastructures permettront une augmentation des fréquences (nombre de trains) dans les relations internationales, nationales, inter-régionales et régionales, ces deux éléments (performance et fréquence) conduisant à un report modal vers le ferroviaire. Le projet intégrant par ailleurs la réalisation d'une gare nouvelle et d'une liaison intergares à Agen, de gares nouvelles à Montauban et à Mont-de-Marsan, et d'une halte ferroviaire SRGV Sud Gironde sur la commune d'Escaudes, sa réalisation renforcera l'accessibilité des territoires, au bénéfice de leur développement, et ce dans un cadre de meilleur équilibre modal pour une mobilité durable.

Par rapport à la situation actuelle, la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux en 2017 permettra un gain d'environ une heure pour les meilleurs temps de parcours. Les gains liés à la mise en service des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax s'ajouteront à celui-ci.

La liaison Toulouse-Bordeaux s'effectuera ainsi en 1h05 contre 2h01 actuellement pour le trajet le plus rapide, voire 2h05 compte tenu des contraintes d'exploitation aux abords des nœuds de Bordeaux et Toulouse. Le meilleur temps de parcours pour les liaisons Paris-Toulouse (sans arrêt intermédiaire) sera ainsi réduit à 3h10 contre 4h10 en 2017 après la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux. La branche Bordeaux-Dax permettra un gain de temps de 20 minutes sur l'ensemble des liaisons jusqu'à Dax et au-delà. Ce gain de temps se retrouvera ainsi pour Pau, Lourdes, Tarbes et Bayonne, qui seront desservies à partir de la ligne à grande vitesse jusqu'à Dax. Au-delà, toutes les liaisons voyageurs vers l'Espagne en bénéficieront également, ce qui participera à l'amélioration des services ferroviaires sur cet axe prioritaire pour la politique européenne des transports.



Sur les deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, le gain de performance, permettant une meilleure attractivité de l'offre ferroviaire, s'accompagnera d'une augmentation du nombre de dessertes.

Les liaisons entre façades atlantique et méditerranéenne seront améliorées dans les mêmes conditions : une heure sera ainsi gagnée sur les 4h30 nécessaires pour faire le trajet Montpellier-Bordeaux par le train ou par la route. Il sera également possible de rejoindre Barcelone en moins de 4h depuis Bordeaux via Toulouse. La mise en service du raccordement Sud-Sud entre les deux lignes nouvelles permettra par ailleurs des gains de plus d'1h30 sur des liaisons telles que Bayonne-Toulouse et au-delà.

Ce rapprochement des territoires se mesurera ainsi sur différents axes :

- un axe nord-sud, entre les deux régions Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes (ALPC) et Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (LRMP) et, d'une part, Paris et au-delà, et, d'autre part, l'Espagne ;
- un axe est-ouest entre façades atlantique et méditerranéenne, rapprochant ainsi la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes (ALPC) des régions Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (LRMP) et Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), et au-delà de la région Auvergne-Rhône-Alpes (ARA), mais aussi de part et d'autre des Pyrénées : la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes (ALPC) sera ainsi plus proche de la Catalogne, et la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (LRMP) du sud de la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes (ALPC), et, au-delà, du Pays Basque espagnol.

D'autre part, le report de nombreuses circulations sur ces lignes nouvelles permettra de dégager de la capacité sur les lignes existantes au bénéfice des TER (ce qui correspond aux objectifs des autorités organisatrices de transport) et des trains de marchandises, ainsi qu'un meilleur équilibre des circulations pour le sud de l'étoile ferroviaire bordelaise. L'aménagement jusqu'à Dax permettra en effet le report des circulations des trains à grande vitesse desservant le Sud de la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes (ALPC) depuis la branche sud-ouest, en direction de Fecteau-Biganos/Arcachon, aujourd'hui la plus chargée de la région, sur la branche sud-est, en direction de Langon.

2.2. Une inscription dans les priorités nationales et européennes.

Au plan national, le programme du GPSO figure à l'article 12-III de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 et au projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) rendu public en octobre 2011. Dans son rapport de juin 2013, la commission « Mobilité 21 », mise en place par le Gouvernement en octobre 2012 afin de hiérarchiser les projets inscrits au projet de SNIT, a classé la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse dans les premières priorités du scénario retenu par le Gouvernement, pour une réalisation avant 2030, et proposé de retenir une provision pour le lancement de cinq projets avant 2030, dont celui de ligne nouvelle Bordeaux-Espagne. Ces considérations ont conduit le Gouvernement à décider, en octobre 2013, de phaser le projet en retenant, dans une première phase, la mise à l'enquête des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, en vue de leur mise en service respectivement en 2024 et 2027.

Le programme du GPSO constitue également un maillon important **de la politique européenne des transports**, en permettant une continuité d'itinéraire entre la France et l'Espagne. Les deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne font ainsi partie du réseau central (ou « core network ») du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T). Le tronçon Bordeaux-Espagne s'inscrit par ailleurs dans le corridor prioritaire « Atlantique » du RTE-T de décembre 2013 et dans le corridor de fret n° 4 du règlement de l'Union européenne du 20 septembre 2010. Le tronçon Bordeaux-Toulouse est, pour sa part, identifié comme étant prioritaire par le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), même s'il n'appartient pas au corridor Atlantique.

2.3. Des avantages qui l'emportent largement sur les inconvénients de toutes natures.

La conception du projet s'est attachée à veiller à optimiser son intégration dans son environnement, au travers d'un recensement très détaillé des différents enjeux du territoire et une concertation approfondie avec les acteurs locaux et le public, qui sera poursuivie dans les étapes ultérieures. Le tracé qu'il est envisagé de déclarer d'utilité publique apparaît aujourd'hui comme celui de moindre impact dans des conditions de coûts soutenables, au regard des enjeux humains, patrimoniaux et environnementaux.

Les analyses socio-économiques menées, qui ont notamment fait l'objet d'une contre-expertise et d'un avis favorable (sous réserve) du Commissariat Général à l'Investissement (CGI), indiquent que les avantages monétarisés du projet de lignes nouvelles dépassent ses coûts de plus de quatre milliards d'euros et qu'il est donc créateur de valeur pour la collectivité. Au-delà, les inconvénients de toutes natures de ce projet n'apparaissent pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il représente.

3. Avis de la commission d'enquête et réponses apportées par le maître d'ouvrage.

3.1. Avis de la commission d'enquête.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des lignes nouvelles entre Bordeaux, Toulouse et Dax et à la modification des documents d'urbanisme des communes traversées a été ouverte par arrêté inter-préfectoral en date du 25 août 2014. Elle a été menée du 14 octobre au 8 décembre 2014, conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement, et s'est tenue concomitamment avec celle des deux autres opérations constituant la première phase du GPSO, l'enquête publique sur les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse ayant toutefois été prolongée jusqu'au 7 janvier 2015.

La commission d'enquête des lignes nouvelles a remis son rapport et ses conclusions motivées le 27 mars au préfet de la région Aquitaine, préfet coordonnateur de l'enquête publique. Dans un contexte peu porteur, celle-ci a rendu un avis favorable, assorti de trois réserves, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique, reposant sur les considérations suivantes : certains impacts insuffisamment pris en compte, un besoin non partagé, une infrastructure lourde pour un service non garanti, une métropolisation au détriment des villes moyennes et des zones rurales, des alternatives à la grande vitesse insuffisamment explorées, un financement public incertain, une rentabilité socio-économique insuffisante, un découpage et un phasage du projet regrettables.

3.2. Réponses apportées à la commission d'enquête.

Les éléments apportés par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse du 15 juin 2015, par le préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, préfet coordonnateur de l'enquête publique dans son rapport du 17 juillet 2015, ainsi que par les expertises et études complémentaires produites en juillet et août 2015¹, confirment que :

(a) Les conditions sont réunies pour contribuer au développement équilibré des territoires

Le projet de lignes nouvelles entre Bordeaux, Toulouse et Dax s'accompagnera d'une meilleure accessibilité du Sud de l'Aquitaine, du piémont pyrénéen ainsi que de l'Est des Landes. La réalisation de gares nouvelles à Agen, Montauban et Mont-de-Marsan permettra la desserte à grande vitesse des territoires intermédiaires, et celle d'une halte ferroviaire au Sud Gironde la mise en place de services régionaux à grande vitesse.

La conception du projet, son rôle structurant pour les grandes Régions concernées, et la dynamique des territoires situés entre les métropoles régionales, dont un certain nombre ont intégré le projet dans leur vision stratégique et sont déjà clairement dans une position d'anticipation pour maximiser les retombées des lignes nouvelles, offrent toutes les conditions pour favoriser un développement territorial équilibré. Différents documents de planification (et notamment les SRIT, SRADDT et sept SCoT en vigueur) ont intégré le projet comme un atout pour l'attractivité et le développement des territoires.

Au-delà des dessertes directes, l'optimisation de l'articulation des dessertes en TaGV liées au GPSO, d'une part, avec les dessertes TER, sujet dont les régions ont pleinement conscience et sur lequel elles sont très investies, et, d'autre part, avec les dessertes des transports collectifs urbains, sera un élément capital pour renforcer l'attractivité des agglomérations moyennes. Certaines d'entre elles ont déjà traduit cette question dans leurs Plans de Déplacement Urbains (PDU) ou dans les orientations d'aménagement et de programmation de leurs Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi).

(b) Les possibilités d'alternatives consistant en la modernisation des lignes existantes ont été documentées à différentes reprises et ne s'avèrent pas efficaces

L'examen comparatif a été mené à différentes reprises par le maître d'ouvrage, en phase préparatoire et lors des débats publics, puis entre 2012 et 2014 en vue de l'enquête publique. Les dernières études réalisées dans ce cadre, comportant l'analyse de plusieurs scénarios contrastés, ont confirmé que les caractéristiques des lignes existantes, et notamment de la ligne actuelle entre Bordeaux et Toulouse, ne permettraient pas d'obtenir des améliorations significatives des performances – et donc de répondre aux objectifs du projet – sans aménagements lourds.

S'agissant plus spécifiquement de la branche Bordeaux-Toulouse, les études réalisées par le maître d'ouvrage démontrent sans ambiguïté qu'une modernisation de la ligne existante entre Bordeaux et

¹ Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage ainsi que l'ensemble des expertises et études complémentaires réalisées à l'été 2015 sont disponibles sur le site internet du projet : www.gpso.fr



Toulouse ne peut constituer une alternative efficace à la réalisation de la ligne nouvelle, notamment pour permettre un report modal significatif sur la liaison Paris-Toulouse.

En réponse aux remarques de la commission d'enquête, qui avait émis des doutes sur l'estimation faite par le maître d'ouvrage du coût de modernisation de la ligne existante entre Bordeaux et Toulouse, le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, a rappelé, dans une note complémentaire datée de juillet 2015 :

- la méthodologie d'élaboration des scénarios de modernisation de l'infrastructure existante qui ont été étudiés de manière à éclairer le champ du possible (d'une modernisation légère à une modernisation lourde, permettant des gains de temps maximaux) ;
- l'évaluation des impacts et la problématique de la comptabilisation du coût de suppression des passages à niveau. En l'absence d'une politique nationale de traitement des passages à niveau envisageant leur suppression systématique, il apparaît en effet nécessaire d'intégrer au coût de modernisation de l'infrastructure existante celui de la suppression de l'ensemble des passages à niveau de la ligne classique actuelle, permettant un relèvement jusqu'à 220 km/h des vitesses de circulation ;
- le processus de recherche de variantes et d'analyse multicritères qui avait conduit au choix des tracés présentés dans le dossier d'enquête pour les « shunts ». Cette note montre par ailleurs que les estimations retenues pour ces « shunts » (situés dans des secteurs contraints – Langon, Port-Sainte-Marie, Moissac, nécessitant de nombreux ouvrages) sont en cohérence avec les estimations retenues pour les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, établies elles-mêmes en tenant compte des retours d'expérience sur d'autres grands projets et des spécificités de ces lignes.

En outre, une contre-expertise des études relatives aux solutions alternatives à la ligne nouvelle, consistant en une modernisation de la ligne Bordeaux-Toulouse existante, a été confiée à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), dont la compétence est reconnue dans le domaine du ferroviaire. Cette contre-expertise (rapport de juillet 2015) a validé les résultats des études réalisées par le maître d'ouvrage concernant les gains de temps de parcours et les ordres de grandeur des investissements de modernisation de la ligne existante. Elle a ainsi clairement mis en évidence les enjeux de la décision sur le projet – requalifier la ligne actuelle pour un coût de 3,5 Mds€₂₀₁₁ et un gain de temps de 20 minutes environ vs. construire une nouvelle ligne à grande vitesse pour un coût de 5,7 Mds€₂₀₁₁ et un gain de temps d'une heure environ – et est venue confirmer ainsi les conclusions en faveur de l'aménagement d'une ligne nouvelle.

De même, les études complémentaires réalisées par le maître d'ouvrage démontrent que l'intérêt de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) pour la desserte de Toulouse, avec ou sans la ligne nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, n'est pas avéré. Des gains de temps significatifs sur cet itinéraire ne peuvent en effet être obtenus qu'avec la création de sections de lignes nouvelles, présentant des ratios de coûts très importants du fait des forts pourcentages d'ouvrages d'art de type tunnels et viaducs qui seraient requis, en raison de la topographie des territoires et de leurs enjeux.

En tout état de cause, ces gains de temps, bien que très significatifs, ne permettraient pas d'offrir, pour la desserte de Toulouse, une alternative efficace et intéressante du point de vue économique au passage par Bordeaux, qui permettra, dès la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux prévue en 2017, des liaisons entre Paris et Toulouse en 4 heures et 18 minutes (avec des arrêts intermédiaires en gares de Bordeaux, Agen et Montauban), puis en 3 heures et 10 minutes pour le meilleur temps de parcours, dès la mise en service de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse du GPSO (qui s'inscrit par ailleurs dans des secteurs à la topographie plus favorable).

(c) Le projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax présente une rentabilité socio-économique confortée par différents tests et variantes dans un contexte économique et concurrentiel marqué par de fortes incertitudes

Les différentes études réalisées montrent que le coût du projet de lignes nouvelles, examiné dans le cadre de la contre-expertise de l'évaluation socio-économique demandée par le Commissariat Général à l'Investissement (CGI) et ayant conduit à son avis du 29 avril 2014, n'est pas sous-estimé. Il doit être mis en regard des avantages de toutes natures apportés par le projet, notamment s'agissant des temps de parcours à destination des régions Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (LRMP) ou du Sud de la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes (ALPC), voire au-delà (desserte du Béarn et de la Bigorre et de l'Espagne).

L'évaluation socio-économique a été réalisée selon les instructions cadres en vigueur au niveau national lors de l'instruction du dossier (instruction-cadre du 27 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005) et accompagnée

d'une analyse de risques. Un éclairage selon les paramètres retenus par l'instruction du Commissariat Général à l'Investissement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport, qui conduisent à des résultats plus favorables, a par ailleurs été mené, comme en témoigne l'instruction par le CGI. Différents tests de sensibilité, incluant un scénario dégradé, ont également été réalisés.

L'ensemble des calculs menés dans ce cadre indique une bonne rentabilité socio-économique de l'investissement dans son scénario central (validé par le CGI en avril 2014), les avantages monétarisés du projet de lignes nouvelles dépassant alors ses coûts de plus de quatre milliards d'euros, et une résistance à des scénarios plus prudents, malgré les incertitudes inévitables en la matière.

(d) Les différents impacts ont été correctement identifiés par le maître d'ouvrage, qui propose un ensemble cohérent de mesures éprouvées, dont la mise au point sera poursuivie dans les prochaines étapes

(i) Remarques générales

Le processus d'élaboration mis en œuvre, avec application de la démarche « ERC » (« éviter – réduire – compenser ») très en amont, a comporté de nombreux programmes d'études qui ont permis de parfaire le niveau de connaissance des territoires, de mettre en évidence les différents enjeux de manière partagée avec les acteurs des territoires, de mesurer les incidences du projet et de rechercher, de manière concertée, la solution de moindre impact, ainsi que de prévoir les mesures adaptées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs sur l'environnement qui n'auraient pu être évités.

En fonction des sensibilités de ces enjeux, les études ont été poursuivies pour permettre de présenter à l'enquête publique le projet de lignes nouvelles et des aménagements connexes, accompagné des mesures d'accompagnement adéquates, avec un bon niveau de précision. Il convient notamment de souligner que l'élaboration d'un grand projet d'infrastructure linéaire de transport repose sur une logique de progressivité des études et des procédures : les étapes ultérieures permettront, avec la phase d'études de conception détaillée et d'approfondissement des études environnementales, de parvenir au calage final du projet technique et des mesures d'insertion grâce à une appréciation plus fine de ses impacts (besoins en matériaux, impacts sur les activités agricoles et sylvicoles, les milieux naturels et les eaux souterraines et superficielles notamment...).

À ce stade, des études spécifiques menées sur plusieurs cycles biologiques, voire sur plusieurs années, ont permis d'identifier, de caractériser et de hiérarchiser les enjeux traversés par le projet (études spécifiques trames verte et bleue, zones humides, hydrogéologiques, écologiques, archéologiques, paysagères, acoustiques, agricoles, viticoles et sylvicoles...). Les remarques et recommandations de la formation d'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable, qui ont conduit par exemple à mener une expertise du Museum National d'Histoire Naturelle pour le vallon du Cros (Landes), ont par ailleurs permis d'enrichir le dossier présenté à l'enquête publique.

Après la déclaration d'utilité publique (DUP), la mise au point du projet sera poursuivie sur la base des principes et orientations du dossier d'enquête, des enseignements tirés de la phase d'enquête, de la DUP et du dossier des engagements de l'État qui l'accompagnera. Les procédures complémentaires (autorisations de défrichement, loi sur l'eau et relatives aux espèces protégées – dans le cadre d'une autorisation unique, enquêtes parcellaires...) seront alors accomplies, donnant lieu à des préconisations de l'État, que le maître d'ouvrage devra respecter pour la mise en œuvre du projet.

Les mesures prévues bénéficieront en outre de l'expérience acquise sur les grands projets ferroviaires, et des politiques déployées au niveau national par le maître d'ouvrage en matière de développement durable. Cette expérience permet de garantir la capacité du maître d'ouvrage à mettre en œuvre ces mesures, ainsi que leur efficacité, et à en assurer le suivi dans la durée.

(ii) Points particuliers soulevés par la Commission d'enquête

Eaux souterraines

Une attention particulière a été portée à la protection de la ressource en eau. Le projet traverse neuf périmètres de protection rapprochée ou éloignée de captages d'alimentation en eau potable. Cette situation a conduit le maître d'ouvrage à mener des études et investigations spécifiques, à procéder à un calage attentif du projet, tant en tracé qu'en profil en long (un passage en remblai limitant les risques vis-à-vis des eaux souterraines), et à définir, à ce stade, sur la base des résultats de ces études et des avis et



préconisations des hydrogéologues agréés mandatés, des mesures d'accompagnement appropriées ainsi que des lignes directrices pour la poursuite des études après la déclaration d'utilité publique.

Les études de conception détaillée permettront la mise au point du projet dans ses caractéristiques techniques précises (y compris dispositions constructives et mesures d'exploitation). Des programmes d'investigations et d'études complémentaires seront définis et mis en œuvre dans ce cadre, en concertation avec les services de l'État, les hydrogéologues agréés et les maîtres d'ouvrage concernés, avant l'accomplissement des procédures d'autorisation complémentaires.

Les observations particulières de la commission d'enquête ont porté sur :

- **le captage d'alimentation en eau potable (AEP) de Bellefond-Rocher (Castres-Gironde, 33)**

Concernant ce champ captant, les études hydrogéologiques réalisées depuis 2011 ont fait l'objet d'échanges tant sur le contenu que sur les résultats avec les services et maîtres d'ouvrage concernés. Elles ont comporté des essais de traçage (permettant d'étudier la façon dont s'effectue la propagation dans les eaux souterraines) en 2012 et 2013.

Les résultats ont permis de vérifier que le tracé, qui traverse le périmètre de protection rapprochée, se situe 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 en eau. Les échanges ont conduit les services de l'État à introduire un article spécifique dans l'arrêté du 7 juillet 2014 portant sur la protection de ce champ captant (nappe de l'Oligocène), fixant le processus pour la mise au point finale du projet de ligne nouvelle ;

- **le captage d'alimentation en eau potable (AEP) de Clarens (Pompogne, 47)**

Le tracé présenté à l'enquête publique traverse le périmètre de protection rapprochée du captage AEP de Clarens dans sa partie Sud. Il intercepte aussi les périmètres de protection éloignée des captages AEP des sources voisines de Clarens, Lagagnan et Guillery. Le tracé a été calé en s'écartant le plus possible des périmètres de protection rapprochée des sources de Clarens (même s'il l'intercepte dans sa partie Sud) et de Lagagnan (qu'il évite) et du périmètre de protection éloignée de la source de Guillery (qu'il intercepte toutefois).

La solution présentée à l'enquête publique nécessitait que les prescriptions liées notamment au défrichement et affouillements pussent être adaptées dans l'arrêté préfectoral du 20 mai 1997. Des études complémentaires ont donc été menées au premier semestre 2015 (avec campagne de reconnaissance du sol et du sous-sol, essai de traçage...) sur la base des préconisations de l'Agence Régionale de Santé Aquitaine. Les résultats de cette campagne confirment que la vulnérabilité du système est faible compte tenu de l'importance de couches sableuses en recouvrement, conduisant l'hydrogéologue agréé à émettre en juillet un avis favorable à la modification de l'arrêté préfectoral.

Après avis favorable du Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) le 19 novembre 2015, le préfet du Lot-et-Garonne a pris, le 24 novembre 2015, un arrêté modificatif retenant une formulation analogue à celle retenue pour le captage AEP de Bellefond-Rocher et permettant la mise au point finale du projet selon le tracé présenté à l'enquête publique, sous réserve de prescriptions complémentaires au vu des études détaillées.

- **le franchissement de l'aqueduc de Budos (Ayguemorte-les-Graves, 33)**

Bordeaux Métropole a confirmé, par courrier du 23 juin 2015, la faisabilité de la solution technique proposée par le maître d'ouvrage, sous réserve d'une programmation appropriée des travaux.

Viticulture

La démarche retenue pour la mise au point du projet a en effet permis de limiter l'emprise à 48,6 ha (surface plantée) de vignes d'appellation d'origine contrôlée ou protégée (AOC/AOP), ce qui représente un très faible pourcentage de la surface des aires d'appellation (moins de 1 %). Pour autant, compte tenu de l'importance économique et culturelle de la vigne dans les territoires traversés, le maître d'ouvrage s'est engagé à poursuivre, lors des étapes ultérieures, la mise au point des mesures présentées dans le dossier d'enquête.

Impact sur le Sauternes et le Barsac

Le tracé retenu au sud de Bordeaux, qui résulte de la phase de concertation et d'études engagée depuis le débat public de 2005, s'écarte de la ligne existante à Saint-Médard d'Eyrans et évite largement les vignobles de Sauternes et de Barsac. Le projet intègre par ailleurs la réalisation de nombreux ouvrages permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique vis-à-vis du Ciron et de ses affluents.

À la demande de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a fait réaliser une étude agroclimatique concernant l'impact des lignes nouvelles du GPSO sur les appellations Sauternes et Barsac.

À partir des études produites dans le cadre de l'élaboration du dossier d'enquête publique, de l'analyse des connaissances bibliographiques et des relevés météorologiques, cette étude a visé à :

- rappeler l'état des connaissances concernant la formation du brouillard, le lien avec le développement du « Botrytis cinerea » et son impact sur les vignobles de Sauternes et de Barsac ;
- analyser les effets des lignes nouvelles du GPSO (directs et indirects), au travers de l'examen des effets de la présence de l'infrastructure sur le microclimat et d'une analyse des effets du projet sur le régime des eaux, sur les eaux superficielles et souterraines, et sur le milieu naturel (modifications des ripisylves et des zones humides...).

Le niveau d'expertises recherché a justifié le recours à trois bureaux d'études spécialisés, afin de recouvrir les thématiques concernées.

Les rapports de ces trois bureaux d'études, datés de juillet 2015, concluent à l'absence d'impact prévisible pour les AOC Sauternes et Barsac, tant sur le climat, que de manière indirecte sur le régime des eaux du Ciron, compte tenu des précautions prises pour le franchissement de la rivière et de ses affluents. Les inquiétudes exprimées à ce sujet n'apparaissent donc pas fondées. Les recommandations des bureaux d'études pour la suite des études, qui portent notamment sur la réalisation d'investigations complémentaires et les précautions à prendre pour garantir un bon dimensionnement des ouvrages hydrauliques au droit des franchissements des différents cours d'eau, seront prises en compte dans la phase d'études détaillées selon les processus habituels de mise au point progressive du projet technique pour les grandes opérations d'infrastructures linéaires.

Une étude complémentaire, visant à modéliser les écoulements d'air le long de la ligne nouvelle, afin d'apprécier le risque d'engouffrement du vent dans l'emprise ferroviaire (située dans le massif forestier) et la répercussion sur le climat de la vallée du Ciron, a par ailleurs été réalisée par TerraClima fin 2015. Cette étude, intégrant une modélisation numérique au moyen d'un modèle climatique régional, confirme que les effets sont faibles et localisés autour de l'emprise ferroviaire et, subséquemment, l'absence d'impact du projet sur les conditions climatiques enregistrées dans les vignobles de Sauternes et de Barsac.

Enfin, s'agissant du volet hydrogéologique, une expertise complémentaire a été confiée à Antea Group, bureau d'études spécialisé dans ce domaine. Cette étude, qui détaille les relations entre eaux souterraines et réseau hydrographique dans le secteur du bassin du Ciron, confirme que le projet ne modifiera pas les conditions générales d'écoulement des eaux souterraines (débit ou température), en particulier en période estivale et automnale où celles-ci alimentent les cours d'eau, et *in fine* le Ciron.

La concertation se poursuivra avec la profession viticole dans les prochaines étapes du projet.

Impact du projet dans la traversée du bassin du Ciron

La traversée du bassin du Ciron par le projet, notamment au niveau du triangle ferroviaire en Sud Gironde, a fait l'objet d'une attention particulière tout au long des études. En considérant les enjeux environnementaux, fonctionnels et techniques, la solution proposée dans ce secteur apparaît aujourd'hui comme la solution de moindre impact sur l'environnement, attendu que :

- les dispositions constructives prévues, reposant sur le dimensionnement de larges ouvrages, permettront d'assurer la transparence hydraulique et écologique, le libre écoulement des cours d'eau et la préservation des continuités écologiques ;
- la perte d'espèces ou d'habitats d'espèces apparaît faible au regard des superficies présentes dans le site Natura 2000, de leur résilience, des possibilités de reconstitution et de création (sites de ponte de substitution pour la cistude d'Europe...), des mesures spécifiques prévues en phase travaux (assainissement provisoire, déboisement et dégagement des emprises hors période sensible, protocoles spécifiques pour les espèces sensibles afin de réduire les risques de mortalité,



maintien des corridors à vison d'Europe...) et de l'interdiction de traitements phytosanitaires au sein des sites Natura 2000 et aux abords de tout cours d'eau en phase exploitation.

Ces éléments permettent d'évaluer les incidences résiduelles du projet ferroviaire sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire comme étant faibles à négligeables et de conclure 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 ;

- l'impact paysager sera maîtrisé du fait des milieux forestiers environnants.

Les dispositions du SAGE du Ciron seront appliquées pour la mise au point du programme de mesures compensatoires pour les zones humides.

(e) La première phase du programme GPSO, comprenant la réalisation des lignes nouvelles entre Bordeaux, Toulouse et Dax, est tout à fait légitime

Le périmètre du programme du GPSO et son découpage en deux phases de réalisation résultent des décisions ministérielles du 30 mars 2012 et du 23 octobre 2013.

Tout en s'inscrivant au sein d'un programme global d'aménagements, le projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax présente une finalité propre, en permettant l'arrivée de la grande vitesse pour les liaisons entre Bordeaux et Toulouse, ainsi qu'entre Bordeaux et Dax, et en répondant aux besoins de priorisation mis en avant par la Commission « Mobilité 21 », chargée de faire des propositions pour un schéma de mobilité durable soutenable financièrement.

Il convient par ailleurs de souligner que la réalisation des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax conduit à des résultats socio-économiques comparables à ceux qui seraient obtenus en cas de réalisation de la seule branche Bordeaux-Toulouse.

Les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse permettront de leur côté une amélioration importante de la mobilité du quotidien, et sont fortement portés par les collectivités locales, comme en témoigne l'inscription de leurs études de conception détaillée dans les contrats de plan État-Région (CPER) 2015-2020 des anciennes régions Aquitaine et Midi-Pyrénées.

Le phasage retenu dans la décision du 23 octobre 2013 a ainsi toute sa légitimité.

S'agissant de la section Dax-Espagne, qu'il est prévu de réaliser dans une seconde phase, les travaux de l'observatoire des trafics et des évolutions économiques transfrontaliers, mis en place par l'État en 2011, seront poursuivis, en cohérence avec ceux conduits par l'observatoire de la saturation au niveau national. Ils permettront d'ajuster le calendrier de réalisation de cette opération en tenant compte de la croissance attendue des circulations voyageurs pour les liaisons avec l'Espagne et fret pour l'acheminement des flux transpyréneens (dont la part terrestre est assurée à ce jour en quasi-totalité par la route).

Enfin, le phasage retenu, qui conduit à reporter dans une seconde temporalité la réalisation de la section Dax-Espagne, n'entraînera pas de problème de coordination dans la conduite des projets français et espagnol s'inscrivant dans le cadre du corridor atlantique. Les sections terminales de part et d'autre de la frontière, qui ont une vocation mixte, devront en effet nécessairement être réalisées de manière coordonnée. C'est la raison pour laquelle l'Espagne a choisi d'assurer, à court terme, la mise à l'écartement standard européen de ses voies (ou « mise au gabarit UIC ») via l'ajout d'un troisième rail sur la ligne existante entre le sud de San Sebastian et Irun, afin de permettre la continuité des circulations ferroviaires entre la France et l'Espagne dans l'attente de la réalisation ultérieure de la section de ligne nouvelle prévue entre Dax et le sud de San Sebastian.

3.3. Des adaptations ont été apportées au projet, pour tenir compte de certains points soulevés lors de l'enquête et des recommandations de la commission.

(a) Choix de la variante de tracé H228ter à Layrac (47)

Après analyse des avantages et inconvénients de cette contre-proposition de tracé, et au regard des positions prises lors de l'enquête publique, la commission d'enquête s'est prononcée en faveur d'une variante de tracé alternative à Layrac (47), proposée par la commune. Cette variante est également soutenue par la commune voisine de Moirax, l'Agglomération d'Agen et par une large partie du public, qui s'est notamment exprimé à l'occasion de la réunion publique spécifique organisée à Layrac.

Le maître d'ouvrage a donc décidé, pour la mise au point du projet, de retenir cette variante de tracé (dite « H228ter »), qui, tout en permettant de maintenir une conception à 320 km/h, s'écarte du bourg, moyennant un décalage de l'autoroute A62 sur 2 km environ et un surcoût d'environ 25 M€.

(b) Abandon de la liaison intergares de Mont-de-Marsan (40)

La commission d'enquête a considéré que la liaison intergares de Mont-de-Marsan, reliant la gare nouvelle située sur la commune de Lucbardez-et-Bargues et la gare centre de Mont-de-Marsan, et comportant 9 km de ligne nouvelle et 7,8 km de ligne existante rénovée, dégradait l'utilité publique du projet, au regard de son coût (90 M€, hors desserte routière) et de sa fréquentation prévisionnelle, estimée à 8 voyageurs par navette. Elle a ainsi estimé que, « *compte tenu de son rapport coût/avantages* », « *cette liaison ferroviaire devrait être remplacée par un service de bus qui présentera l'avantage supplémentaire de ne pas côtoyer le dépôt de carburant SPD et d'éviter la traversée de la rocade* ».

Il a donc été décidé d'abandonner la liaison inter-gares de Mont-de-Marsan, qui ne fait plus partie du projet déclaré d'utilité publique.

4. Les suites données au rapport de la commission d'enquête concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'enquête publique a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête en ce qui concerne la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, assorti des trois réserves suivantes :

- « *Le maître d'ouvrage constituera, pour chaque commune, un dossier du PLU mis en compatibilité, comprenant l'ensemble des pièces modifiées, destiné à être mis à la disposition du public à l'issue de la procédure (pièces écrites et plans) ;*
- *le projet de lignes nouvelles sera rappelé et décrit dans le rapport de présentation et figurera dans les orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) de chaque commune, conformément à l'article R123-2-1 qui mentionne la nécessité de « l'exposé des motifs des changements apportés » ;*
- *les servitudes publiques, notamment les périmètres de protection des forages d'AEP et les périmètres de protection contre les risques d'inondation (PPRI), seront rappelés dans le rapport de présentation qui précisera les modalités prévues pour leur prise en compte. »*

Après examen, les dispositions suivantes ont été adoptées pour les documents transmis aux communes et EPCI compétents postérieurement à l'enquête publique :

- il n'a pas été établi de document consolidé, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pouvant rester sous la forme d'un document séparé après accomplissement des procédures de publicité prévues aux articles R153-20 et R153-21, anciennement R123-24 et R123-25, du code de l'urbanisme. Une consolidation relève de l'appréciation de la commune ou de l'EPCI compétent et non du maître d'ouvrage du projet de lignes nouvelles ;
- les rapports de présentation des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ont été complétés avec « l'exposé des motifs des changements apportés », en application de l'article R151-5, anciennement R123-2-1 du code de l'urbanisme ;
- les PADD n'ont pas été modifiés, à l'exception des communes concernées par les gares nouvelles :
 - o s'agissant d'Escaudes (33), compte tenu du fait que le PADD prend d'ores-et-déjà explicitement en compte la halte SRGV Sud Gironde et le fuseau de passage du projet de lignes nouvelles, il n'a pas semblé opportun d'introduire une nouvelle rédaction ;
 - o s'agissant de Brax (47) et de Bressols (82), la modification du PADD a consisté en l'ajout d'un axe supplémentaire intitulé « Assurer la cohérence des projets de mobilité avec le projet de gare nouvelle » ;
 - o la compatibilité avec les servitudes n'est pas traitée dans les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, dès lors qu'elles ne sont pas modifiées. L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité et l'étude d'impact du projet présentent les périmètres de protection AEP et les zones inondables, ainsi que les mesures prévues du fait du projet d'infrastructure.



Au-delà des trois réserves abordées ci-dessus, la commission d'enquête a émis un certain nombre d'appréciations dans le chapitre V de son rapport du 27 mars 2015 (« analyse des observations relatives à la MECDU suivie des appréciations de la commission d'enquête »).

À la suite des erreurs matérielles signalées par la commission, des modifications ont été apportées aux dossiers suivants :

- Castres-Gironde (33) : modification des surfaces de bois, ajustement du paragraphe relatif au risque géotechnique et mention des servitudes d'utilité publique des captages de Bellefond-Rocher ;
- Fronton (31) : modification des surfaces relatives aux activités viticoles ;
- Arue (40) : modification de la présentation du tracé ;
- Bégaar (40) : intégration du dernier plan de zonage (zone Auer) et ajustement du rétablissement de la RD 425 et de l'emplacement réservé associé pour ne pas empiéter sur la nouvelle zone Auer figurant au PLU ;
- Saint-Avit (40) : modification de la date de la révision simplifiée du PLU, mentionnée en introduction du chapitre 3.

Par ailleurs, les compléments suivants ont été apportés :

- Pompogne (47) : la commission d'enquête estimait que, en l'absence de garantie que l'arrêté qui permettrait le passage à l'intérieur du périmètre de protection rapprochée de l'AEP de Clarens puisse bien être modifié, une variante de substitution du tracé aurait dû être présentée dans le dossier d'enquête. En réponse à la commission d'enquête, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été complété pour indiquer qu'une procédure était en préparation afin de modifier la rédaction de l'arrêté de 1997 réglementant les périmètres de protection, et que si cette procédure était différée ou ne pouvait aboutir, une mise au point du tracé serait possible au sein de la bande de 500 mètres figurant dans le dossier d'enquête afin d'éviter le périmètre de protection rapprochée. L'arrêté préfectoral du 24 novembre 2015 a modifié la rédaction de l'arrêté de 1997 réglementant le périmètre de protection rapprochée de l'AEP de Clarens, ce qui permet bien de retenir le tracé présenté à l'enquête publique sur la commune de Pompogne ;
- Layrac (47) : pour permettre de retenir la variante « H228 ter » proposée par la commune, le dossier de mise en compatibilité du PLUi d'Agen a été modifié avec un élargissement du périmètre de déclassement des espaces boisés classés (EBC). Les mêmes zonages étant concernés par les deux tracés, il n'a pas été nécessaire d'ajuster les autres dispositions prévues pour la mise en compatibilité.

5. Suites données aux avis du ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt

En application de l'article R643-1 du code rural et de la pêche maritime, le ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt (MAAF) a été consulté pour émettre un avis dans la mesure où le projet de lignes nouvelles prévoyait des emprises sur des secteurs viticoles plantés soumis au régime des Appellations d'Origine Contrôlée (AOC). Aujourd'hui, cette consultation est également prévue par l'article R122-3 du code de l'expropriation, introduit par le décret n°2014-1635 du 26 décembre 2014. Auparavant, l'article R11-16 (abrogé) de ce même code retenait la notion de vignes « antérieurement déclarées d'intérêt public », notion qui ne semblait plus correspondre à une réglementation en vigueur.

Cet avis, défavorable, a été transmis le 4 août 2014. Il est joint à la pièce B du dossier d'enquête, accompagné d'un complément apporté par le maître d'ouvrage. Le ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt a émis un avis complémentaire le 25 septembre 2014, précisant que, conformément à l'article L643-4 du code rural et de la pêche maritime, cet avis ne liait pas l'autorité compétente dans sa décision, sous réserve de motivation.

L'emprise du projet concerne cinq appellations (Pessac-Léognan, Graves, Buzet, Brulhois et Fronton) pour un total de 48,6 ha plantés. Le taux d'emprise sur chaque appellation est très faible s'agissant des surfaces plantées : au maximum 1% pour les moins étendues (Buzet, Brulhois), et de l'ordre de 0,4% pour les Graves et le Fronton.

Le dossier remis au ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt et l'étude d'impact du projet détaillent les mesures spécifiques prévues par le maître d'ouvrage pour réduire et compenser les impacts sur la viticulture, notamment : la limitation des emprises agricoles, le rétablissement des voiries et des

réseaux desservant les domaines, l'étude des possibilités d'aménagement foncier, l'examen des situations individuelles, la mise en place d'un programme d'action foncière permettant la constitution de réserves en vue de remédier aux prélèvements (action déjà entreprise dans le vignoble des Graves avec un premier accord partiel pour une exploitation impactée), la mise en place de protocoles d'indemnisation avec les organisations professionnelles, la mobilisation le plus en amont possible du dispositif d'attribution de droit de plantations nouvelles avant arrachage, en partenariat avec les services de l'État, l'INAO et les organisations professionnelles agricoles.

Au regard de l'importance économique et culturelle de la vigne dans les territoires traversés, le maître d'ouvrage s'est engagé à poursuivre, lors des étapes ultérieures, la mise au point de ces mesures.

Un nouvel avis du ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt a été sollicité par courrier du 15 février 2016, à la suite de la demande adressée le 11 décembre 2015 par l'organisme de défense et de gestion (ODG) des AOC Sauternes et Barsac au préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, en application de l'article L643-4 du code rural et de la pêche maritime et en lien avec l'impact potentiel sur le Sauternes et le Barsac (cf. point 4 ci-dessus). L'avis rendu le 27 avril 2016 est favorable, sous réserve que les recommandations des rapports des bureaux d'études spécialisés soient suivies, ce à quoi s'est engagé le maître d'ouvrage.

* *

*

Dans ces conditions, il est décidé de procéder à la déclaration d'utilité publique du projet de lignes nouvelles.

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

LIGNES NOUVELLES BORDEAUX-TOULOUSE ET BORDEAUX-DAX

Annexe au décret déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation des lignes ferroviaires nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax entre Saint-Médard-d'Eyrans (Gironde), Saint-Jory (Haute-Garonne) et Saint-Vincent-de-Paul (Landes), et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées

Document fixant les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, ainsi que les modalités de suivi des effets du projet et de la réalisation des mesures qui seront mises en œuvre, pris en application des articles L. 122-1 et R. 122-14 du code de l'environnement

SOMMAIRE

1. Mesures générales.....	3
1.1. Développement durable.....	3
1.2. Mesures d'évitement liées à la conception du projet.....	4
1.3. Management environnemental en phase chantier.....	4
1.4. Suivis, bilans et observatoire	5
2. Gestion des matériaux et des terrassements.....	6
2.1. Mesures de réduction	6
2.2. Mesures spécifiques à la phase chantier.....	6
2.3. Suivis	6
3. Eaux souterraines et superficielles.....	7
3.1. Mesures de réduction	7
3.2. Mesures de compensation.....	8
3.3. Mesures spécifiques à la phase chantier.....	9
3.4. Suivis	10
4. Zones humides.....	11
4.1. Mesures de réduction	11
4.2. Mesures de compensation.....	11
4.3. Mesures spécifiques à la phase chantier.....	11
4.4. Suivis	12
5. Faune, flore et Milieux naturels	12
5.1. Mesures d'évitement et de réduction.....	12
5.2. Mesures de compensation.....	15
5.3. Mesures spécifiques à la phase chantier.....	16
5.4. Suivis	16
6. Cadre de vie, qualité de l'air et santé humaine	17
6.1. Mesures de réduction	17
6.2. Mesures spécifiques à la phase chantier.....	18
6.3. Suivis	19
7. Activités agricoles et sylvicoles	19
7.1. Mesures de réduction	19
7.2. Mesures de compensation.....	20
7.3. Mesures spécifiques à la phase chantier.....	20
7.4. Suivis	20
8. Paysage et patrimoine, tourisme et loisirs.....	21
8.1. Mesures de réduction	21
8.2. Mesures spécifiques à la phase chantier.....	22
8.3. Suivis	22
9. Bases travaux.....	23
9.1. Mesures de réduction	23
9.2. Suivis	23
10. Bases de maintenance	23
11. Sous-stations électriques.....	24
12. Gares nouvelles et halte ferroviaire	24
TABEAU DE SYNTHESE	25



Préambule

La démarche « Éviter, Réduire et Compenser » (ERC) a guidé les études du programme du GPSO (dont fait partie le projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax) dès les premières étapes de sa conception.

Élément structurant depuis l'origine, la logique d'évitement et de réduction des impacts a participé, en lien avec la concertation des acteurs du territoire et des services de l'État, à la recherche des fuseaux de passage, puis des variantes de tracé du projet, et enfin au choix du tracé présenté à l'enquête publique, qui est celui de moindre impact pour l'environnement. Des études spécifiques menées sur plusieurs cycles biologiques ou années (études spécifiques hydrogéologiques, zones humides, trames verte et bleue, écologiques, archéologiques, paysagères, acoustiques, agricoles, viticoles et sylvicoles...) ont permis d'identifier, de caractériser et de hiérarchiser les enjeux traversés par le projet.

Cette démarche a permis de définir, à ce stade des études, des mesures d'évitement et de réduction des enjeux, tant au niveau des choix de conception du tracé (mesures générales et liées aux contraintes de sites) que des principes d'organisation des travaux et de l'exploitation de l'infrastructure, ainsi que des mesures de compensation des impacts résiduels.

Les prescriptions relatives aux mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement, le cadre de vie et la santé humaine, ainsi que celles relatives aux modalités de suivi associées sont adaptées au niveau d'avancement des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

D'une manière générale et suivant le principe de progressivité des études, ces mesures seront affinées dans le cadre des études de conception détaillée, accompagnées d'une poursuite de la concertation, et des procédures réglementaires ultérieures, qui précéderont la réalisation de l'infrastructure.

Elles prendront également en compte :

- la définition du tracé précis de l'infrastructure ferroviaire dans le respect des plans annexés à la déclaration d'utilité publique ;
- l'évolution des connaissances et techniques en matière de réduction des nuisances ;
- l'actualisation et les compléments apportés à l'ensemble des études environnementales (études d'incidences Natura 2000, inventaires biologiques, études d'impact, études hydrauliques et d'assainissement, études acoustiques, paysagères, etc.) ;
- les préconisations résultant des procédures administratives restant à mener (aménagements fonciers, autorisation unique au titre de la loi sur l'eau, du régime de protection des espèces, autorisation de défrichement, ...).

Les chiffres figurant dans la présente annexe correspondent au stade actuel des études (avant-projet sommaire) ; ils sont susceptibles d'ajustements dans le cadre des études détaillées qui conduiront au calage final du projet et des mesures l'accompagnant.

1. MESURES GENERALES

1.1. Développement durable

En tenant compte des engagements de développement durable pris dans le cadre des études préalables, le maître d'ouvrage établira un plan d'action stratégique de développement durable, document de référence définissant la mise en œuvre cohérente et graduelle de la stratégie de développement durable du projet de lignes nouvelles en phase de conception/construction puis en phase d'exploitation. Il sera accompagné d'un plan de management de développement durable détaillant ces actions par acteur du projet.

Le maître d'ouvrage mettra en place des clauses d'insertion/formation pour la phase de réalisation des travaux, ainsi que des mesures favorisant le développement économique local.

La mise au point finale du projet s'accompagnera d'une concertation locale approfondie : la concertation menée depuis le début des études sera poursuivie avec les collectivités, les acteurs du territoire ainsi qu'avec les services de l'État, selon les modalités qui seront validées dans le cadre de gouvernance fixé pour les prochaines étapes du projet entre l'État, les collectivités territoriales et le maître d'ouvrage.

1.2. Mesures d'évitement liées à la conception du projet

Les efforts entrepris lors de la conception du projet pour éviter les principaux enjeux et réduire les impacts devront être poursuivis dans le cadre des études de conception détaillée (principes d'écoconception), afin notamment d'optimiser les surfaces nécessaires à la réalisation du projet, de manière à limiter les impacts, en particulier sur le milieu humain (bâti, urbanisation, activités économiques), le milieu naturel, les zones inondables, les surfaces agricoles, viticoles et forestières, et à favoriser l'insertion du projet au sein des territoires.

1.3. Management environnemental en phase chantier

Une équipe « environnement » dédiée sera chargée d'assurer le pilotage de l'organisation mise en place en phase pour la réalisation des travaux au travers d'un Plan de Management Environnemental (PME). Elle s'assurera notamment :

- du respect des engagements pris en matière d'environnement et de développement durable dans toute la chaîne d'exécution et de réalisation du projet ;
- de la désignation au sein de la maîtrise d'œuvre de responsables « environnement » chargés du contrôle de l'exécution des travaux dans le respect des prescriptions environnementales prévues par les différentes autorisations réglementaires ou rendues contractuelles avec les entreprises de travaux ;
- de la désignation au sein de chaque entreprise ou groupement d'entreprises de responsables « environnement » chargés de mettre en application le PME et les Procédures Particulières Environnementales (PPE) établies pour le chantier ;
- de la mise en place d'un contrôle extérieur environnemental chargé de veiller au respect des PPE par les entreprises et de réaliser des visites de contrôle périodiques, inopinées ou régulières pendant les périodes de travaux les plus sensibles

Les visites de contrôle seront notamment destinées à vérifier :

- la bonne mise en œuvre et l'efficacité des mesures d'évitement et de réduction en phase chantier (balisage, assainissement provisoire, aires de stockage et de stationnement, clôtures provisoires, arrosage des pistes, conformité des engins de chantier, etc.) ;
- la bonne mise en œuvre de la politique de gestion et d'élimination des déchets.

En cas d'écarts ou de dysfonctionnement constatés lors de ces visites, des mesures correctives seront mises en place pour corriger les effets. Il pourra être également proposé d'ajuster le suivi en phase travaux ou en phase exploitation en conséquence.

Le public et les riverains du chantier seront informés régulièrement de l'avancement des travaux, particulièrement ceux ayant une incidence sur leur quotidien (interruption et déviation d'itinéraires, sensibilisation à la sécurité, etc.)



1.4. Suivis, bilans et observatoire

1.4.1. Nature des suivis

Des suivis des mesures mises en place en faveur de l'environnement seront réalisés au cours de la phase chantier et poursuivis en phase exploitation selon les durées adaptées aux objets et sites suivis. L'état initial environnemental réalisé avant le début des travaux constituera la référence pour l'ensemble de ces suivis.

Les suivis réalisés par des bureaux d'études spécialisés comprendront des inventaires, des relevés ou des mesures de terrain dont la périodicité sera adaptée aux objectifs poursuivis, et qui permettront de suivre les impacts du projet ainsi que l'efficacité des mesures destinées à les éviter, à les réduire, et, le cas échéant, à les compenser.

Les résultats des suivis seront mis à disposition de l'autorité de police compétente, pour les départements de la Gironde, de Lot-et-Garonne, des Landes, de Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne, en vertu de l'article L.122-3-1 du Code de l'environnement. Ils seront également tenus à la disposition du public.

Les suivis alimenteront les bilans, formalisant l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures et le résultat du suivi de leur efficacité. Un bilan intermédiaire, essentiellement orienté sur les impacts et mesures de la phase travaux, et un bilan final seront ainsi réalisés respectivement un an et cinq ans après la mise en service.

À l'issue du bilan final, et en fonction des résultats constatés, les suivis pourront au cas par cas être :

- arrêtés en cas de succès de la mesure ;
- poursuivis ou bien adaptés en cas de besoins d'assurances complémentaires sur la réussite de la mesure.

Certaines thématiques précisées dans la présente annexe, requièrent un suivi sur une temporalité plus importante, en particulier s'agissant des mesures compensatoires en faveur des zones humides et du patrimoine naturel, et nécessiteront l'établissement de suivis sur dix ou vingt ans après la mise en service (selon les durées fixées dans les autorisations administratives ultérieures).

Un observatoire socio-économique et environnemental sera constitué avant le début des travaux et pour une période de dix ans, dont au moins cinq après la mise en service de la ligne.

Sur la base notamment des éléments fournis par les suivis et bilans, complétés d'autres études spécifiques, cet observatoire aura comme objectif l'évaluation des effets du projet dans les territoires et du retour à un équilibre fonctionnel de l'environnement humain, naturel et économique.

1.4.2. Comité de suivi environnemental

Concernant le volet environnemental, un comité de suivi sera mis en place et composé de représentants des services de l'État et de ses établissements publics compétents en matière d'environnement, du maître d'ouvrage, des collectivités territoriales concernées, des chambres consulaires concernées et de personnes qualifiées.

Cette instance encadrera les suivis des mesures et la production des bilans intermédiaire et final et pourra proposer la mise en place de nouvelles mesures en cas de dysfonctionnement des mesures réalisées, ou des expérimentations, dans le cadre de partenariats, de techniques ou de suivis particuliers sur des espèces naturelles par exemple.

Il se réunira a minima deux fois par an pendant la durée du chantier, puis annuellement pendant l'exploitation de la ligne, jusqu'aux bilans prévus ci-dessus.

2. GESTION DES MATERIAUX ET DES TERRASSEMENTS

2.1. Mesures de réduction

A ce stade des études, la réalisation des lignes nouvelles nécessite un apport en fournitures extérieures de 30 millions de m³, et un volume de mise en dépôt de 13 millions de m³.

Afin de limiter le recours à des apports extérieurs (recours aux exploitations existantes, sites d'emprunt, carrières) au strict nécessaire pour les besoins du chantier, la mise au point de la stratégie de gestion des matériaux sera poursuivie, en fonction notamment des campagnes de reconnaissances géotechniques détaillées, en recherchant l'optimisation :

- du calage du projet technique (profil en long et en travers) de façon à améliorer l'équilibre déblais/remblais ;
- des dispositions constructives et des possibilités de réemploi des matériaux (tout en maîtrisant le traitement des matériaux).

Le maître d'ouvrage procèdera à la remise en état des pistes de chantier provisoires et autres zones de travaux au plus tard à la fin de la période de construction.

Les sites de dépôts définitifs seront recherchés à proximité du tracé ou des déblais d'où ils sont extraits, en concertation avec la profession agricole et sylvicole (utilisation de délaissés inexploitable par exemple), les administrations et collectivités, et les riverains. Ils seront évités au sein des secteurs à enjeux environnementaux. En cas de restitution à d'autres usages, la remise en état devra avoir lieu de manière à permettre un exercice normal de ces activités.

2.2. Mesures spécifiques à la phase chantier

Le maître d'ouvrage devra s'assurer de la conformité des matériaux faisant l'objet d'approvisionnements extérieurs.

La localisation des dépôts provisoires se fera, dans la mesure du possible, dans les secteurs sans enjeu environnemental (ils seront notamment proscrits dans les zones humides et les sites naturels sensibles – sites Natura 2000, ZNIEFF, stations botaniques,...). Ces dépôts seront remis en état au fur et à mesure de l'avancement des travaux et aussi rapidement que possible (avant la fin des travaux de génie civil dans la plupart des cas).

Le maître d'ouvrage prendra toutes les mesures nécessaires pour empêcher la dissémination et la prolifération des espèces invasives terrestres et aquatiques lors de la réalisation des travaux (inventaires, sensibilisation et formation, traçabilité des apports extérieurs, protocoles de lutte, ...).

2.3. Suivis

En phase travaux

Un plan de déchets sera établi afin de réaliser le tri sélectif des déchets en respectant les filières d'élimination des déchets.

En phase exploitation

le suivi au droit des sites de dépôts définitifs consistera à vérifier la stabilité des zones de stockage et à contrôler l'efficacité des protections mises en place en tant que de besoin sur les zones de stockage. Ce suivi sera réalisé régulièrement au cours de la première année suivant la mise en service, puis annuellement, jusqu'à cinq ans après la mise en service.



3. EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

3.1. Mesures de réduction

La conception générale du projet a permis d'établir les principes suivants vis-à-vis des eaux superficielles et souterraines :

- les cours d'eau franchis par le projet seront rétablis ;
- le dimensionnement des ouvrages hydrauliques tiendra compte des enjeux hydrauliques, écologiques, paysagers et topographiques ;
- des bassins d'écroulement ou des dispositifs équivalents seront mis en place afin de réguler les débits de collecte des eaux pluviales avant rejet dans le milieu naturel ;
- des dispositions constructives adéquates, notamment par le calage du profil en long, ainsi que des mesures particulières (par exemple maintien des réseaux de crastes dans le massif landais) seront adoptées afin de ne pas modifier le régime général des eaux souterraines ;
- les traitements phytosanitaires nécessaires à la maîtrise de la végétation seront réalisés selon un protocole strict permettant de réduire le risque de pollution des eaux, et interdits sur des secteurs particuliers tels que définis ci-dessous.

Franchissement des cours d'eau

Les ouvrages hydrauliques seront dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique. Les ouvrages hydrauliques définitifs seront dimensionnés a minima pour la crue centennale ou pour la crue historique si celle-ci est plus importante, dans le respect des dispositions édictées en matière de gestion des risques d'inondation.

Les ouvrages seront dimensionnés et calés afin de maintenir les caractéristiques hydrauliques du cours d'eau (pente, lit mineur naturel, morphologie...) et sa fonctionnalité écologique (circulation de la faune terrestre et aquatique concernée). Leur conception permettra notamment la conservation d'un lit d'étiage.

En fonction des enjeux hydrauliques et écologiques (dont la caractérisation sera affinée dans le cadre des études détaillées), ces rétablissements s'effectueront selon trois types d'ouvrages :

- les ouvrages de type 1 (viaducs, ponts, portiques) : 120 ouvrages de ce type (dont 104 viaducs) sont prévus ;
- les ouvrages de type 2 : 58 cadres avec reconstitution du lit sont prévus, aménagés ou non de banquettes pour la faune semi-aquatique ;
- les ouvrages de type 3 : 330 buses ou dalots sont prévus à ce stade des études.

En complément du rétablissement des ouvrages hydrauliques, des ouvrages de décharges seront mis en place dans les zones inondables du Gers, de la Gimone et de la Garonne.

Pour les cours d'eau qui doivent faire l'objet d'une dérivation définitive (une vingtaine à ce stade des études), le lit et les berges seront rétablis en privilégiant les techniques de génie écologique, en favorisant le méandrement (afin d'obtenir naturellement la variation de faciès d'écoulements) et l'aménagement de berges en pente douce. La diversité du milieu sera maintenue en faisant alterner les eaux vives et calmes, les zones de lumière et d'ombre, les secteurs d'eau profonde et moins profonde, les types de végétation.

Dans le cas où des protections de type enrochements au droit des têtes d'ouvrages ou des raccordements du nouveau lit avec le lit existant seraient nécessaires, les plantations des berges seront réalisées en génie végétal, avec des espèces adaptées, assurant la stabilité des terres par un développement racinaire (saules, aulnes, herbacées à racines traçantes...), mais ne présentant pas de caractère envahissant, afin de maintenir la capacité hydraulique du lit vif.

Drainage et assainissement

Les eaux de ruissellement provenant de la ligne et des aménagements connexes induisant un débit de nature à générer une incidence quantitative sur le milieu récepteur seront régulées par des bassins d'écroulement ou des dispositifs équivalents (neuf bassins définis à ce stade des études pour réguler les eaux de drainage). Ils seront dimensionnés pour une pluie d'occurrence décennale. Le positionnement précis de ces bassins ou dispositifs sera défini lors des études détaillées et prendra en compte les enjeux environnementaux du secteur considéré.

Effets quantitatifs et qualitatifs sur les eaux souterraines

Le maître d'ouvrage mettra en œuvre les dispositions constructives permettant de garantir la préservation de la ressource en eaux souterraines. Le franchissement des périmètres sensibles sera calé en remblai, afin de réduire les interfaces avec l'horizon perméable de la zone traversée du massif landais en Gironde, dans le Nord des Landes et dans l'Ouest du Lot-et-Garonne. Des modélisations numériques seront réalisées en tant que besoin pour évaluer les effets dans des secteurs particuliers (grands déblais, fondations d'ouvrages dans les secteurs les plus sensibles...).

Captages d'Alimentation en eau Potable (AEP)

Des programmes d'études approfondies, mis au point et suivis en concertation avec l'administration et les hydrogéologues agréés, ainsi qu'avec les maîtres d'ouvrage concernés, permettront de définir les dispositions constructives particulières nécessaires pour réduire les effets quantitatifs et qualitatifs sur les nappes souterraines, y compris en phase de construction.

Celles-ci consisteront en des dispositifs constructifs afin de maintenir une couverture de protection, en des mesures de réduction (réseau de collecte revêtu pour assurer l'étanchéification de la plate-forme lorsque le projet traverse un périmètre de protection rapprochée, et évacuation en dehors du périmètre ...), des mesures en cas d'accident (plans de secours...) et des mesures de suivi (mise en place de réseaux de surveillance et d'alerte).

Concernant l'aqueduc de Budos, franchi par le projet sur la commune d'Ayguemorte-lès-Graves, le maître d'ouvrage mettra en œuvre les mesures requises dans les zones de protection liées à l'ouvrage et veillera avec le maître d'ouvrage, Bordeaux Métropole, à programmer les travaux de réalisation du passage en siphon de manière à sécuriser l'approvisionnement en eau potable.

Maîtrise de la végétation

Les traitements phytosanitaires nécessaires à la maîtrise de la végétation sur la plate-forme ferroviaire seront réalisés selon un protocole strict établi pour la ligne en application des protocoles cadres conclus au niveau national entre l'État et la SNCF, et en adoptant les meilleures pratiques sur le réseau LGV.

Le maître d'ouvrage établira un schéma directeur pour l'entretien des lignes nouvelles : les sections sensibles nécessitant la mise en œuvre d'autres modalités d'entretien et/ou des dispositions constructives particulières (proximité de cours d'eau, zones humides, sites Natura 2000, zones très vulnérables pour les eaux souterraines, sites à enjeu paysager pour la végétation des abords) seront délimitées dans le cadre des études de détail ; les mesures relatives à la lutte contre les espèces invasives en phase d'exploitation seront alors précisées.

3.2. Mesures de compensation

Effets sur les plans d'eau

Pour les plans d'eau qui n'auront pu être évités, des mesures compensatoires seront mises en œuvre, adaptées aux caractéristiques et usages du plan d'eau (solution de substitution par extension hors emprise, reconstitution, ...).



Compensation des volumes de crues

Pour compenser la réalisation des ouvrages dans le champ d'expansion des crues, des aménagements hydrauliques seront réalisés (par exemple le décaissement dans le lit majeur du cours d'eau), de manière à reconstituer un volume équivalent de stockage des eaux.

Les modalités de compensation seront définies en concertation avec les services en charge de la police des eaux et présentées dans le cadre des procédures d'autorisation unique portant autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Dans l'état d'avancement actuel de définition du projet, seule la vallée de la Garonne sera concernée par la nécessité de rechercher des zones de compensation. Afin de restituer le volume soustrait, environ 60 hectares de terrain seront nécessaires, à positionner en dehors des zones possédant des enjeux environnementaux (faune/flore protégée par exemple).

Effets sur les sources et puits privés

Pour les sources ou puits impactés par le tracé et qui ne peuvent être rétablis, des solutions alternatives seront recherchées. Le raccordement à un réseau public ne sera envisagé qu'en dernier recours.

3.3. Mesures spécifiques à la phase chantier

Dispositifs d'assainissement provisoire

Des dispositifs de collecte et de traitement des effluents de chantier par décantation et des mesures de protection seront mis en œuvre (bassins provisoires) afin d'éviter les apports massifs de matières en suspension (MES) dans les cours d'eau, avec notamment :

- la réalisation des décapages juste avant les terrassements ;
- la mise en végétation immédiate des talus, des fossés et berges de cours d'eau ;
- la mise en œuvre de systèmes de protection dans les secteurs sensibles à l'érosion ;
- le traitement des eaux de chantier dans des bassins de décantation/ filtration provisoires avant rejet dans les cours d'eau sensibles ;
- le rejet à l'aval des captages, au-delà de leur aire d'alimentation, après décantation ;
- en cas de dépôts de fines après un orage, le nettoyage immédiat du chantier.

Réalisation d'ouvrages de franchissement provisoires

La réalisation d'ouvrages provisoires pour le franchissement de cours d'eau sera évitée autant que possible.

Dans les cas où cette mise en place sera nécessaire, l'ouvrage provisoire sera positionné au plus près de l'ouvrage définitif et sera adapté aux débits et aux enjeux écologiques. Ces ouvrages pourront être des buses posées à même l'écoulement ou des ouvrages enjambant le lit mineur, avec appuis en lit majeur et batardeaux provisoires si nécessaire, en fonction des enjeux hydrauliques et écologiques en présence.

En dehors des secteurs de franchissement, les abords des cours d'eau à enjeux seront balisés pour empêcher la circulation des engins sur les berges.

Concernant les points d'alimentation en eau, des solutions provisoires seront mises en œuvre pendant les travaux de manière à assurer la continuité de l'alimentation en eau.

Afin d'éviter les risques de pollution accidentelle des eaux, les dispositions suivantes seront mises en œuvre :

- définition d'un plan de circulation et de l'implantation des bases de travaux et des zones de stockage de matériaux et de produits potentiellement polluants en évitant les zones d'intérêt écologique sensibles et les périmètres de protection rapprochée de captage d'eau potable ;
- distribution et stockage du carburant, confinement et maintenance du matériel sur des aires aménagées à cet effet ;
- collecte et traitement des eaux de ruissellement de chantier avec confinement des éventuelles pollutions accidentelles ;
- définition d'un plan d'alerte et de secours en lien avec les services départementaux d'incendie et de secours.

Les interventions dans le lit mineur des cours d'eau seront prioritairement réalisées pendant la période annuelle d'assec naturel (le cas échéant), ou entre mi-octobre (après la période d'étiage, période de forte sensibilité du milieu) et fin février (soit avant le printemps, période de reproduction de nombreuses espèces animales aquatiques).

Autres dispositions

Le phasage des travaux tiendra compte des périodes de risque d'inondation pour les interventions situées en zone inondable. Les contraintes imposées par les règlements des PPRI seront respectées.

L'implantation des installations temporaires nécessaires au chantier (installations de chantier, dépôts...) sera réalisée en dehors des zones inondables (zones rouges des PPRI).

Il sera privilégié, dans la mesure du possible, des systèmes limitant la consommation d'eau, notamment à travers la recherche de réutilisation des eaux de chantier.

3.4. Suivis

En phase travaux

Pour les cours d'eau à enjeu écologique, un suivi sera réalisé pendant toute la durée du chantier sur les aspects suivants :

- suivi quantitatif : débits en amont et aval de la zone de chantier lors de la réalisation des ouvrages de franchissement (dérivation provisoire) ;
- suivi qualitatif : prélèvement en amont et aval de la zone de chantier lors des travaux les plus sensibles (terrassements, bétonnage) ;
- suivi de l'efficacité des dispositifs d'assainissement provisoires ;
- lutte contre les espèces invasives.

Au droit des ouvrages destinés à l'alimentation en eau potable (captages, puits domestiques), un suivi sera mis en place pour vérifier l'absence de rabattement de nappes du fait des travaux et contrôler la qualité des eaux.

Le cas échéant, des mesures correctives seront mises en œuvre. Ces suivis seront réalisés avant le démarrage du chantier et pendant les travaux.

En phase exploitation

Au niveau des cours d'eau à enjeu écologique, un suivi sera mis en place pendant les cinq années suivant la mise en service. Il consistera en un suivi qualitatif (physico-chimique, micropolluants et



biologique) et quantitatif au travers de deux campagnes annuelles afin de vérifier l'absence d'impact sur le régime d'écoulement et sur la qualité des eaux.

Pour les cours d'eau faisant l'objet de mesures de compensation du champ d'expansion des crues, un suivi particulier sera mis en œuvre sur les cinq années suivant la mise en service afin d'évaluer l'évolution des conditions d'écoulement des crues. Ce suivi reposera sur des relevés annuels de la morphologie des cours d'eau, des relevés d'indices de crue, des visites et des enquêtes auprès de la population en cas de crue.

Pour les captages AEP et les ouvrages destinés à la consommation d'eau, un suivi qualitatif (physicochimique et micropolluants) et quantitatif (suivi piézométrique) sera réalisé sur cinq ans après la mise en service.

4. ZONES HUMIDES

4.1. Mesures de réduction

Le linéaire des lignes nouvelles a été majoritairement calé en remblai dans le massif landais ou en viaduc afin d'assurer la plus grande transparence à la dynamique hydrique des sols et au respect des continuités écologiques et biologiques auxquelles concourt le réseau de zones humides.

Les études spécifiques, menées conformément à l'arrêté de délimitation des zones humides de 2009 (fonctionnement hydraulique et écologique), et la concertation se poursuivront au stade de l'avant-projet détaillé, avec la mise à jour et l'approfondissement de l'état initial et la définition des mesures de réduction.

4.2. Mesures de compensation

Pour les zones humides ne pouvant être évitées, les mesures compensatoires, qui seront proportionnées aux atteintes portées aux milieux, seront conformes aux dispositions du SDAGE Adour-Garonne et des SAGE en vigueur, avec un programme de compensation commun avec le programme de compensation biodiversité.

Les modalités de ce programme de mesures compensatoires, y compris en ce qui concerne leur gestion et leur entretien afin d'en assurer la pérennité, seront déterminées avec le concours d'experts et en concertation avec les différents acteurs concernés, en lien avec l'approfondissement des études et les caractéristiques de ces milieux (fonctionnalités), dans le cadre des procédures d'autorisation unique portant autorisation au titre de la loi sur l'eau et dérogation à la protection stricte des espèces et leurs habitats.

4.3. Mesures spécifiques à la phase chantier

Les principales mesures mises en place pour limiter les perturbations des zones humides en phase chantier seront les suivantes :

- la mise au point d'un plan de circulation de chantier évitant le stationnement et l'entretien du matériel dans et à proximité des zones humides, avec mise en place d'une signalétique spécifique ;
- l'utilisation préférentielle des pistes de chantier au sein des emprises ferroviaires définitives ;
- la réalisation de mesures préventives vis-à-vis des risques de pollution des zones humides (notamment la mise en place d'un système d'assainissement provisoire, l'élaboration de conditions de stockage des produits polluants, d'entretien, de ravitaillement et de stationnement des engins de chantier permettant d'éviter tout risque de pollution, plans d'intervention en cas d'incident...);

- la formation des personnels : sensibilisation à la présence et à l'intérêt des zones humides, modalités d'intervention d'urgence ;
- les dispositions relatives à la lutte contre les espèces invasives.

Des aménagements spécifiques (géotextile épais sous le remblai, plat-bord...) au niveau des pistes de chantier situées le cas échéant en zone humide seront mis en place pour limiter les effets de tassement des sols.

4.4. Suivis

En phase travaux

Un contrôle et un suivi des mesures d'évitement et de réduction mises en place au cours de la phase chantier seront réalisés par le biais de visites sur site.

En phase exploitation

Un suivi particulier sera réalisé concernant la mise en œuvre et la gestion des mesures compensatoires des habitats naturels et notamment des zones humides, recrées ou restaurées, et de leur fonctionnalité.

Il comprendra notamment un suivi floristique des espaces par des relevés phytosociologiques annuels sur cinq ans après la réalisation des mesures afin de contrôler la réussite des mesures compensatoires et leur bonne gestion.

Un suivi de la colonisation/fréquentation des espaces de compensation par les espèces inféodées aux zones humides et de l'évolution de ces populations sera par ailleurs réalisé, en cohérence avec celui portant sur les mesures compensatoires en faveur du patrimoine naturel.

5. FAUNE, FLORE ET MILIEUX NATURELS

5.1. Mesures d'évitement et de réduction

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 (autorisation unique portant dérogation à la protection des espèces protégées, autorisation au titre de la loi sur l'eau et autorisation de défrichement...).

La mise à jour des données liées au milieu naturel sera poursuivie (inventaires écologiques) et les études seront approfondies (étude zones humides, trames verte et bleue...), en lien étroit avec les services concernés, en apportant une attention particulière au respect des plans nationaux et des programmes de sauvegarde des espèces les plus emblématiques concernées par le projet (vison d'Europe, anguille, écrevisse à pattes blanches, fadet des laïches...).

La démarche d'évitement et de réduction des impacts sera poursuivie selon les principes suivants :

- la préservation de la fonctionnalité des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques des trames verte et bleue ;
- le rétablissement des fonctionnalités écologiques et des axes de déplacement de la faune (en veillant notamment à la cohérence des continuités écologiques avec les autres infrastructures).



Mesures spécifiques aux sites Natura 2000

Dans le cadre de la procédure d'autorisation unique portant autorisation au titre de la loi sur l'eau, les dossiers d'incidences relatives aux sites Natura 2000 seront mis à jour et les mesures ajustées selon la conception finale du projet.

Au droit des sites Natura 2000 traversés par le projet, les mesures suivantes seront mises en place pour limiter les incidences directes et indirectes :

- mise en défens d'une bande de 2 à 5 m (à partir du haut des berges) de part et d'autre des cours d'eau, afin de préserver au mieux les enjeux écologiques au niveau des berges et du milieu aquatique ;
- mise en place de buses sèches adjointes aux ouvrages de transparence hydraulique non spécifiquement aménagés pour la faune et de palissades sur les ouvrages supérieurs dans le cadre de corridors écologiques ou d'axes de déplacements ;
- restauration et aménagement des ripisylves aux abords des viaducs pour guider les chauves-souris, mammifères semi-aquatiques et oiseaux sous le tablier et limiter les risques de collision.

Ouvrages de rétablissement de la grande faune

Afin de réduire l'impact du projet sur le cheminement de la faune, sur la fragmentation des habitats et sur l'isolement des populations, des ouvrages spécifiques ou mixtes permettant le passage de la grande faune seront prévus de manière à restaurer des corridors écologiques fonctionnels (109 ouvrages grande faune dont 94 à vocation mixte et 15 ouvrages spécifiques pour le cerf au sein du massif landais). L'implantation et les caractéristiques géométriques ainsi que les plantations d'accompagnement seront définies sur la base des recommandations du CEREMA et en concertation avec les DREAL, l'ONCFS et les fédérations de chasse.

Ouvrages de rétablissement de la petite faune

Afin de réduire l'impact du projet sur le rétablissement de la petite faune terrestre et semi-aquatique, les ouvrages hydrauliques de type cadre seront aménagés avec des banquettes.

Les abords remaniés de l'ouvrage seront végétalisés à l'aide d'essences buissonnantes qui favoriseront le cheminement des petits carnivores, et la ripisylve sera reconstituée au plus près de l'ouvrage, tout en préservant la luminosité des entrées.

L'installation de buses sèches hors rétablissements hydrauliques et hors secteurs en déblai, viendra densifier les possibilités de traversées dans les secteurs les plus sensibles et au niveau des éléments structurants du paysage local (haies, lisières...), sur la base des recommandations du CEREMA (un ouvrage tous les 300 m en moyenne sur les secteurs du massif landais).

Afin de maintenir la fonctionnalité des sites de pélobate cultripède, des dalots seront mis en place en remblai en remplacement des buses entre les PK 94 à PK 109,5. Entre les PK 91 et PK 94, les ouvrages grande faune mixtes seront aménagés avec une bande herbeuse pour faciliter le déplacement de l'espèce.

Ouvrages de rétablissement de la faune piscicole

Afin de réduire l'impact du projet sur la faune piscicole, les ouvrages hydrauliques seront aménagés en tant que de besoin pour assurer la transparence du projet vis-à-vis de la faune piscicole et de la faune associée aux vallons humides (notamment pour les mammifères semi-aquatiques).

Pour la réalisation des rétablissements de petits cours d'eau, les principes suivants devront être respectés dans la définition des ouvrages :

- libre circulation des poissons (respect de la pente naturelle initiale et implantation du radier permettant la reconstitution du lit naturel) ;
- prise en compte du maintien des caractéristiques hydrauliques du cours d'eau (pente, section d'écoulement, etc.) pour différents débits de référence ;
- recours à des dispositifs dissipateurs d'énergie en tant que de besoin pour diminuer les vitesses d'écoulement.

Mesures spécifiques au droit de l'APPB vallon du Cros (40)

Pour maintenir la fonctionnalité des grottes du Cros, le maître d'ouvrage mettra en place :

- trois ouvrages de franchissement de la ligne nouvelle et de l'A65 de type passage faune (PK 106,6/ PK 107,6 et PK 108,3) et des dispositifs de guidage (palissades en bois de part et d'autre du pont routier RD 626) ;
- des corridors guides à l'intérieur des pinèdes, via la plantation de lisières étagées, de haies simples ou doubles (plantations sur le secteur entre les PK 106,5 et 109) ;
- ainsi que des écrans temporaires dans l'attente de la pleine efficacité des aménagements réalisés.

En complément des mesures de réduction, un gîte artificiel souterrain de type hibernaculum sera réalisé sous le modelé entre les deux infrastructures (A65 et GPSO).

Les mesures devront être réalisées dans la mesure du possible suffisamment en amont de la mise en service de la voie, pour être fonctionnelles au moment de l'exploitation. Afin de permettre le maintien de la fonctionnalité des routes de vol identifiées et d'assurer la pleine efficacité des mesures mises en œuvre sur les deux infrastructures, le maître d'ouvrage veillera à l'adéquation entre ces dernières.

Pour les passages inférieurs (viaduc de la Douze et de la Téoulère), la transparence sera assurée par la mise en œuvre d'ouvrages de gabarit suffisant, et la réhabilitation écologique de la ripisylve remaniée par les travaux.

Plantations pour l'avifaune et les chiroptères

La plantation de haies guides ou de lisières étagées en lien avec les mesures pour le paysage, permettant de réorienter les axes de déplacement des chauves-souris vers des franchissements sécurisés (viaducs, ponts, passages grande faune, cadres de grandes dimensions,...), constituera une mesure spécifique en faveur des chauves-souris et de l'avifaune.

La typologie, le nombre et l'implantation de ces structures seront précisés dans le cadre des études d'Avant-Projet Détaillé (APD).

Mesures pour limiter le risque de collision

Les mesures consisteront à mettre en place des clôtures pour supprimer les risques de collision avec la faune terrestre à forte mobilité (grands mammifères, carnivores) dans les secteurs à forte fréquentation (lisières de boisements notamment). Dans les secteurs à grande faune (cerf), les clôtures pourront être rehaussées et équipées de bavolet pour éviter l'accès à la plateforme.

Le positionnement des clôtures devra être aussi proche que possible de la plateforme ferroviaire et le type précis de clôture sera adapté au contexte des secteurs traversés et à la pression faunistique s'y exerçant.



5.2. Mesures de compensation

En application de la réglementation nationale, un pré-programme de mesures compensatoires à hauteur de 1 000 à 1 750 ha a été présenté dans le dossier d'enquête publique, sur la base des principes directeurs suivants en faveur du maintien de la biodiversité :

- principe d'équivalence écologique en quantité et en fonctionnalités ;
- mise en œuvre des mesures compensatoires le plus tôt possible avant les travaux ;
- recherche des sites de compensation au plus près des secteurs impactés.

Le pré-programme a été construit à partir 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, en prenant en compte les critères suivants : quantité impactée, niveau d'enjeu écologique, état de conservation, nature de l'impact, résilience des habitats impactés, priorités à la proximité des sites impactés, complexité des milieux visés et réussite des mesures compensatoires.

Cette démarche sera poursuivie dans le cadre de l'avancement des études et des procédures, en concertation étroite avec les services instructeurs et les structures gestionnaires de sites (parcs naturels régionaux, conservatoire des espaces naturels...).

Le maître d'ouvrage présentera les dossiers en vue d'obtenir les autorisations requises. Il lui appartiendra de se conformer aux préconisations des services de l'État, 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, avec l'objectif de réaliser les mesures de compensation issues des arrêtés préfectoraux et/ou ministériels relatifs aux espèces protégées le plus tôt possible pour préparer les habitats de substitution avant la destruction des habitats d'espèces protégées.

Un comité interdépartemental de suivi des mesures compensatoires sera mis en place sous l'égide du préfet coordonnateur. Ce comité sera composé de représentants des services de l'État chargés de la protection de la nature, du maître d'ouvrage, des collectivités territoriales concernées par les lignes nouvelles, d'associations agréées pour la protection de la nature et, en tant que besoin, d'experts désignés par l'État.

Le maître d'ouvrage mettra en œuvre les moyens techniques et financiers adéquats en matière d'organisation et de prospection.

Les dépendances vertes et délaissés seront également gérés de manière à reconstituer des milieux favorables à l'implantation des espèces.

Les espaces destinés à la mise en œuvre de mesures compensatoires feront l'objet d'un diagnostic d'éligibilité, comprenant notamment les objectifs de compensation.

Le maître d'ouvrage établira un plan de gestion incluant des conventionnements avec des organismes compétents, sur une durée minimale de 20 ans.

Les mesures compensatoires envisagées seront les suivantes :

- acquisition ou conventionnement de terrains de part et d'autre de l'emprise, avec les propriétaires et/ou les exploitants agricoles ou forestiers, en vue d'une restauration et d'une gestion conservatoire ;
- création et gestion de milieux de substitution : aménagements de sites (mares pour les amphibiens, hibernaculum ou gîte pour les chiroptères...) en remplacement d'habitats de reproduction, ou de gîtes touchés ;
- plantation de haies en compensation de celles détruites, pour leur rôle intrinsèque ou pour jouer celui de corridor, en connexion avec les haies subsistantes afin d'assurer une continuité fonctionnelle du maillage, en privilégiant le recours à des essences locales ;

- restauration et réhabilitation de milieux naturels dégradés (prairies humides par exemple) par mise en œuvre de techniques de génie écologique.

5.3. Mesures spécifiques à la phase chantier

Les mesures principalement mises en place en phase chantier consisteront en :

- la mise en défens des stations situées à proximité de la zone travaux : pendant la durée du chantier, les stations d'espèces et d'habitats remarquables seront balisées et mises en défens de manière à être préservées ;
- l'adaptation du planning des travaux au cycle biologique des espèces, notamment lors des déboisements (prise en compte des périodes d'hibernation et de reproduction des chauves-souris, des périodes de reproduction de l'avifaune, des périodes d'élevage des jeunes pour le vison d'Europe ...). Des protocoles de mesures préventives seront mis en place lorsque le respect des cycles biologiques ne pourra pas être suivi ;
- la mise en œuvre, avec encadrement technique et scientifique, de protocoles spécifiques « mammifères semi-aquatiques » de déboisement et défrichement ;
- le maintien et la mise en défens de la végétation basse existante aux abords immédiats des cours d'eau, qui sera réalisée sur 2 à 5 m à partir du haut des berges selon la typologie des ouvrages afin de préserver les habitats et de maintenir les corridors (faune semi-aquatique) ;
- la mise en place de filets anti-intrusion pendant les travaux, afin d'éviter toute fréquentation de la zone travaux par la cistude d'Europe et le vison d'Europe notamment, et canaliser les animaux dans le corridor maintenu sous les viaducs ;
- la mise en place d'un système d'assainissement en phase chantier conformément au plan de management environnemental en phase travaux ;
- la limitation des travaux de nuit et des éclairages puissants des chantiers, sous réserve des contraintes de chantier (pas de stationnement des engins de chantier au sein des corridors écologiques et à proximité des cours d'eau) ;
- des dispositions relatives à la lutte contre les espèces invasives.

Une réhabilitation écologique des sites remaniés sera mise en œuvre au cours et en fin de phase chantier. Ce réaménagement sera mené sous le contrôle technique d'un écologue spécialisé.

Mesures relatives aux cours d'eau à enjeux écologiques

Des pêches électriques de sauvetage seront réalisées, en collaboration avec l'ONEMA, préalablement à la mise en eau de dérivations. Des précautions seront prises pour éviter l'entraînement de faune lors du basculement de l'ancien lit vers le nouveau lit, avec une mise en eau progressive.

Par ailleurs, les travaux d'ouvrages d'art (de type pont-cadre, portique, dalot, buse), portant sur des cours d'eau présentant un enjeu patrimonial, seront suivis d'une reconstitution du lit mineur et d'un réaménagement écologique des espaces remaniés par les travaux en amont et en aval de l'ouvrage.

5.4. Suivis

En phase travaux

Un contrôle et un suivi de l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction mises en place au cours de la phase chantier sera réalisé par le biais de visites sur site et par un reporting mensuel.

Un suivi quantitatif par groupe d'espèces (chiroptères, oiseaux, amphibiens, etc.) sera réalisé avant les travaux et pendant les travaux sur les sites présentant des enjeux à proximité du projet, de



manière à suivre l'évolution des populations, les effets du chantier et de la fragmentation des habitats sur les populations. La période et la fréquence de suivi seront adaptées à chaque groupe d'espèces.

En phase exploitation

Le suivi de la fréquentation des ouvrages de transparence (ouvrages hydrauliques et passages supérieurs notamment) permettra de s'assurer de leur efficacité et d'améliorer, le cas échéant, les dispositifs mis en place.

Le suivi des mammifères semi-aquatiques (fréquentation) sera réalisé sur la loutre, le vison d'Europe, le campagnol amphibie et la musaraigne aquatique jusqu'à cinq ans après la mise en service.

Un suivi des ouvrages hydrauliques et de leurs dispositifs (fonctionnalité des banquettes, macrorugosité...) sera réalisé jusqu'à cinq ans après la mise en service.

Les ouvrages de franchissement, les plantations de haies réalisées au niveau de ces ouvrages et le long de la ligne et les berges des cours d'eau rétablis feront l'objet d'un suivi faunistique (grande et petite faunes, faune semi-aquatique, amphibiens, faune piscicole, chiroptères, avifaune), sur la base d'un échantillon représentatif d'aménagements, de manière à s'assurer de l'efficacité du rétablissement des continuités écologiques. Ce suivi sera réalisé la première année après la mise en service et reconduit selon les résultats des relevés.

Le suivi des mesures compensatoires comprendra notamment des relevés floristiques, des inventaires de colonisation/fréquentation des populations d'espèces faunistiques, et un suivi de l'évolution de l'occupation des sols, réalisés sur dix ans après la réalisation des mesures. Durant les cinq premières années, le suivi sera réalisé tous les ans, puis tous les deux ans jusqu'à la dixième année. Le cas échéant, des mesures correctives seront définies et mises en œuvre.

6. CADRE DE VIE, QUALITE DE L'AIR ET SANTE HUMAINE

6.1. Mesures de réduction

Rétablissement de communication

Les voies interceptées seront rétablies, soit par des ouvrages, soit par des rabattements vers un ouvrage de franchissement.

Rétablissement des réseaux

Le recensement exhaustif de l'ensemble des réseaux concernés sera consolidé au stade de l'Avant-Projet Détaillé, afin de rétablir l'ensemble des réseaux linéaires traversés par la ligne nouvelle dans les règles de l'art et avec des méthodes adaptées aux réseaux ou aux sites concernés.

Acoustique et vibrations

Les protections acoustiques à la source (type merlons ou écrans) seront privilégiées. Le linéaire de protections (section courante et rétablissements routiers et ferroviaires) est estimé à 34 600 ml.

Ce dimensionnement sera ajusté lors de la mise au point finale du projet en phase d'études détaillées, avec actualisation des études acoustiques.

Le maître d'ouvrage mettra également en œuvre les mesures acoustiques nécessaires au titre des impacts indirects (traitement des points noirs du bruit sur la section Dax-Lamothe de la ligne Bordeaux-Hendaye dans le cadre du programme du GPSO, ainsi qu'entre Castelnau d'Estrétefonds et le raccordement de la ligne nouvelle pour la ligne Bordeaux-Toulouse).

Dans les cas où les protections à la source ne pourraient pas être techniquement ou économiquement mises en œuvre, une solution alternative sera mise en place (traitement de façade, ...). Le dimensionnement des niveaux d'isolement acoustique des façades à atteindre se fera conformément à l'article 4 de l'arrêté du 8 novembre 1999.

À l'horizon de sa mise en service, le classement sonore de l'infrastructure sera réalisé en application des articles L.571-10 et R.571-32 à 43 du code de l'environnement et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur, en fonction du tracé définitif. Cet arrêté sera pris en compte par une mise à jour du document d'urbanisme (fixant alors dans le périmètre les mesures d'isolation à prendre pour les constructions nouvelles). Le projet de lignes nouvelles sera également intégré à la carte de bruit et au plan de prévention du bruit dans l'environnement en application des dispositions du décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et de l'arrêté du 4 avril 2006. Dans cette perspective, le maître d'ouvrage présentera en phase d'Avant-Projet Détaillé à titre prévisionnel, outre les indicateurs Laeq 6h-22h et 22h-6h, les niveaux de bruit établis avec ces indicateurs

Afin de limiter la gêne de la multi-exposition à plusieurs sources de bruit, le maître d'ouvrage se rapprochera, lors des études d'avant-projet détaillé, des gestionnaires des infrastructures concernées pour étudier cette exposition et définir ensemble, le cas échéant, les conditions de mise en œuvre de protections acoustiques complémentaires à celles déjà prévues dans l'étude acoustique du projet de lignes nouvelles.

Concernant les vibrations, des études spécifiques seront réalisées lors des phases ultérieures d'études, en fonction du résultat des études géotechniques détaillées. Selon les résultats de ces études, des mesures préventives ou liées à la maintenance de la voie pourront être mises en œuvre sur des secteurs déterminés (atténuation de la propagation des vibrations, etc.).

6.2. Mesures spécifiques à la phase chantier

Au cours du chantier, les travaux de nuit seront limités et réservés aux activités peu bruyantes, sauf contrainte particulière. Un dossier bruit de chantier sera établi préalablement au démarrage des travaux et fournira au préfet de chaque département et aux maires des communes concernées les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Ces éléments seront mis à disposition du public.

Le maître d'ouvrage fera constater l'état préalable des bâtis avant les travaux permettant, en cas de dommage avéré après mise en service, une réparation ou un dédommagement.

Des déviations routières seront mises en place si la circulation ne peut être maintenue pendant les travaux. Les déviations les plus courtes seront recherchées. Des rétablissements provisoires seront mis en œuvre si aucun contournement satisfaisant n'est possible.

Pendant les travaux, les voies seront régulièrement nettoyées et remises en état si des dégradations apparaissent.

En cas d'utilisation d'explosif, les règles seront précisées dans le dossier de consultation des entreprises (réalisation d'études préalables avec tirs d'essais, adaptation du plan de tir, tirs d'explosifs strictement réalisés par les hommes de l'art, mise en œuvre de la technique des micro-retards reposant sur une explosion en chaîne, mais de plus faible intensité), afin de limiter les vibrations sur le bâti.

Afin de limiter l'envol de poussières et de chaux pendant les opérations de terrassement et de traitement des matériaux de remblai, l'arrosage des pistes sera effectué. En cas de vent fort, l'épandage de chaux sera interdit et les opérations de chargement et de déchargement seront limitées autant que possible.



6.3. Suivis

En phase travaux

Des mesures acoustiques seront réalisées sur différentes habitations à proximité des travaux, de manière à s'assurer du respect des exigences réglementaires en matière de bruit de chantier. Ces mesures seront réalisées avant et pendant les travaux, à chaque grande phase (terrassements, ouvrages d'art, pose de la voie, ...).

Un constat visuel sur les bâtis sensibles aux vibrations sera réalisé avant et après travaux avec réalisation de fiches de suivi. Des dispositifs de contrôle des vibrations seront mis en place pendant la durée des travaux par un laboratoire indépendant (contrôle extérieur).

Des mesures de la qualité de l'air seront réalisées, avant le début des travaux et pendant les travaux de terrassement, à proximité des zones bâties, de manière à vérifier l'efficacité des mesures de réduction prévues.

En phase exploitation

L'observatoire des effets du projet sur les dynamiques urbaines et des déplacements sera réalisé jusqu'à 10 ans après la mise en service.

Des mesures acoustiques seront réalisées un an et cinq ans après la mise en service, en façade des habitations ayant fait l'objet d'une protection dans le cadre du projet, de manière à vérifier l'efficacité des protections et le respect des seuils fixés par la réglementation.

7. ACTIVITES AGRICOLES ET SYLVICOLES

7.1. Mesures de réduction

Agriculture et viticulture

Des protocoles d'accord, s'appuyant sur les accords au niveau national, seront élaborés entre le maître d'ouvrage et les organisations professionnelles agricoles et forestières.

Le rétablissement des cheminements quotidiens nécessaires au fonctionnement des exploitations (tracteurs, bétail...) sera assuré par des rétablissements spécifiques (réalisation de passages agricoles) ou par rabattement sur d'autres voiries, en concertation avec les acteurs locaux.

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 du projet de lignes nouvelles.

Les réseaux hydrauliques interrompus par le projet de lignes nouvelles (irrigation, drainage, abreuvement...) seront rétablis en concertation avec les agriculteurs des secteurs concernés et en tenant compte des opérations d'aménagement foncier.

Le maître d'ouvrage poursuivra, en phase d'études détaillées, l'étude des questions agro-climatiques au droit de la vallée du Ciron, avec l'aide de bureaux d'études spécialisés et en associant les acteurs concernés (SAGE, profession, collectivités, INAO...).

Par ailleurs, sur des secteurs particuliers (notamment en remblai), des études spécifiques climatiques pourront être réalisées dans la traversée de secteurs viticoles et arboricoles, afin de définir précisément les effets du projet sur les parcelles situées à proximité immédiate des emprises ferroviaires et les mesures de réduction ou de compensation à mettre en place le cas échéant.

Sylviculture

Les circulations sylvicoles interrompues seront rétablies par des passages dénivelés, ou par rabattement sur d'autres passages rétablis, en concertation avec les collectivités locales, la profession sylvicole et les exploitants concernés.

Concernant le réseau des pistes de Défense des Forêts Contre l'Incendie (DFCI), 20 principes de rétablissement ont été définis en concertation avec l'Agence régionale de DFCI des Landes, le CRPF Aquitaine et le Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest (SSSO). Pour 377 pistes interceptées, 94 sont prévues d'être rétablies en place, 273 seront rabattues et 371 km de pistes créées. La concertation et la définition précise des rétablissements des pistes DFCI se poursuivront en phase d'études ultérieures.

7.2. Mesures de compensation

Le maître d'ouvrage transmettra les études environnementales aux conseils départementaux, en charge de l'aménagement foncier, dans le but d'assurer notamment une bonne continuité, au-delà de l'emprise des lignes nouvelles, des corridors écologiques et biologiques.

Il travaillera en concertation avec les conseils départementaux, les communes, les services de l'État et les organismes professionnels compétents pour optimiser l'efficacité des mesures environnementales prises dans le cadre de la conception et de la réalisation des lignes nouvelles grâce à l'élargissement du périmètre de réflexion et d'action (notamment, haies, restauration ou préservation de ripisylves, reconstitution de lisères de boisement, prise en compte partagée de l'insertion paysagère de la ligne et des contraintes culturelles).

La consommation des espaces sylvicoles sera compensée selon les règles en vigueur et définies par les arrêtés préfectoraux dans chaque département. Les modalités de cette compensation, qui pourra prendre la forme d'un boisement compensateur, seront fixées par les services de l'État en fonction de la nature et des fonctions remplies par les boisements substitués (production, paysage, loisirs, etc.), dans le cadre de l'autorisation unique portant autorisation de défrichement.

7.3. Mesures spécifiques à la phase chantier

Le maître d'ouvrage mettra en œuvre les mesures spécifiques suivantes en phase chantier afin d'éviter tout effet sur les parcelles agricoles et sylvicoles voisines de la zone de travaux :

- poses de clôtures provisoires adaptées pour le bétail ;
- maintien des circulations agricoles et sylvicoles existantes (circulation des troupeaux, accès aux bâtiments, aux points d'eau, aux réserves d'eau des pistes de Défense des Forêts Contre l'Incendie, etc.) par des aménagements provisoires ;
- implantation des installations de chantier en dehors des zones agricoles sensibles ;
- déviation et raccordement des réseaux d'irrigation ou de drainage avant les travaux ;
- limitation des émissions de poussières (vitesse limitée, arrosage des piste en cas de besoin) ;
- définition de plans d'intervention avec les services départementaux d'incendie et de sécurité pendant les travaux au droit des secteurs sylvicoles.

7.4. Suivis

En phase travaux, des visites régulières de chantier permettront de suivre les évolutions des clôtures provisoires, des retombées de poussières, des rejets aqueux, etc.



8. PAYSAGE ET PATRIMOINE, TOURISME ET LOISIRS

Les études paysagères et architecturales seront poursuivies et mises à jour dans les phases ultérieures du projet, et adaptées au cas par cas. Seront notamment réalisées :

- des études paysagères et architecturales spécifiques, en particulier d'intégration des ouvrages d'art, dans les secteurs à enjeux paysagers, en concertation avec les acteurs locaux et les services administratifs concernés ;
- une mise à jour du schéma directeur d'architecture et du paysage en lien avec les acteurs du territoire et les services de l'État ;
- une maquette 3D du projet montrant l'intégration paysagère de la ligne.

8.1. Mesures de réduction

Paysage

Les effets des lignes nouvelles sur le paysage seront réduits par des mesures paysagères. Ces mesures devront participer à leur insertion dans le paysage qu'elles traversent, de sorte que l'infrastructure appartienne au territoire traversé et qu'elle n'apparaisse pas comme un objet importé et détaché de son support.

Les mesures paysagères consisteront en :

- des modelés paysagers pour adoucir les terrassements de la ligne nouvelle ;
- des plantations et reconstitution de lisières dans le massif landais (par espèces locales et rustiques) pour insérer la ligne nouvelle dans une trame végétale ;
- un enherbement des talus pour stabiliser les terres (mélange de semences adapté au contexte local) ;
- des plantations de haies, de bandes boisées ou de bosquets, en cas de covisibilités majeures ou de trames paysagères à reconstituer ;
- pour les secteurs en fort déblai et en cas de covisibilités : des modelés paysagers du type « adoucissement de crête de déblai », ou d'« écrêtement du talus technique », associés au traitement des parois des déblais quand ceux-ci sont visibles de loin ;
- pour les secteurs en fort remblai et en cas de covisibilités ou de réalisation de merlons acoustiques : des modelés paysagers de type « merlon paysager » ou « adoucissement avec rétrocession à l'agriculture ».

Monuments historiques et sites inscrits

Des mesures d'insertion paysagères seront mises en place, en concertation avec l'Architecte des bâtiments de France et les acteurs locaux au droit des périmètres de monuments historiques et des sites inscrits traversés.

Ces mesures d'insertion, étudiées au cas par cas, consisteront principalement à :

- créer des modelés paysagers (avec boisement de type sylvicole sur les délaissés situés entre l'autoroute et la voie ferrée) et adoucir des pentes de remblai ;
- reconstituer les lisières boisées de part et d'autre de la ligne nouvelle ;
- veiller au traitement architectural de la ligne.

Les études spécifiques liées à ces secteurs particuliers se poursuivront en concertation avec les services de l'État (DRAC, DREAL et SDAP).

Sites touristiques et hébergements touristiques

Les principales mesures mises en place consisteront en :

- un calage fin du tracé de manière à s'écarter au maximum des installations touristiques ;
- l'optimisation des projets en profil en long (passage en déblai) ;
- la réalisation d'aménagements paysagers.

Les mesures d'insertion paysagère et le rétablissement des itinéraires viendront par ailleurs contribuer à maintenir l'attractivité touristique des territoires et des établissements existants.

Rétablissement des itinéraires de randonnées

Les itinéraires de randonnée seront, en règle générale, rétablis dans leur continuité (rétablissement sur place par un ouvrage spécifique ou un ouvrage routier, agricole ou passage à faune ...). Lorsque cela ne sera pas possible directement, ils le seront par une déviation, en cherchant à éviter un allongement de parcours significatif.

L'aménagement paysager des itinéraires rétablis sera étudié et partagé avec l'ensemble des acteurs concernés.

Chasse et pêche

Des protocoles d'accord seront élaborés entre les représentants du monde de la chasse et le maître d'ouvrage.

Au-delà des installations de chasse qui se trouvent sous les emprises, le maître d'ouvrage poursuivra ce travail de définition des impacts au droit des installations à proximité immédiate. Les expertises seront menées dans les stades ultérieurs de définition du projet (localisation, nombre.....) en liaison avec les représentants de la chasse.

La libre circulation des pêcheurs sera assurée le long des cours d'eau par la mise en place d'ouvrages hydrauliques (viaducs, ponts...). Pour les ouvrages hydrauliques non franchissables par des pêcheurs, le parcours de pêche sera modifié en concertation avec les représentants du monde de la pêche.

8.2. Mesures spécifiques à la phase chantier

Conformément au Code du patrimoine, le dossier de saisine archéologique sera établi après la déclaration d'utilité publique (DUP) en vue de la saisine des services de l'État (DRAC/ service régional de l'archéologie) ; le maître d'ouvrage se conformera aux prescriptions qui seront données en matière de diagnostics, puis de fouilles au titre de l'archéologie préventive.

8.3. Suivis

En phase travaux

Le suivi consistera en des visites de chantier afin de s'assurer du développement des plantations paysagères effectuées.

En phase exploitation

Le maître d'ouvrage poursuivra le travail de définition des mesures compensatoires en concertation avec les services compétents et les fédérations départementales et régionales des chasseurs. Un suivi de l'activité cynégétique sera mis en place afin d'estimer l'efficacité des mesures dans la durée.



Un suivi de l'intégration paysagère du projet sera réalisé à partir d'un état initial réalisé avant les travaux. Le suivi reposera sur une approche globale réalisée un an après les travaux, puis cinq ans après la mise en service, dans le cadre du bilan, puis au bout de dix ans, au niveau des sites à enjeux et des points singuliers (ouvrages, sous-stations électriques, délaissés, ...).

9. BASES TRAVAUX

9.1. Mesures de réduction

Les bases travaux entreront en activité au moment de la pose des superstructures ferroviaires. Leur durée d'utilisation est de l'ordre de deux à trois ans environ pour le déploiement des équipements ferroviaires. Préalablement à cette utilisation, et en fonction de la stratégie d'approvisionnement de matériaux, ces bases seront également utilisées comme aires de stockage intermédiaires avant utilisation sur les sections en remblais.

À ce stade des études, trois bases travaux sont envisagées pour les besoins de construction des lignes nouvelles à Saint-Selve-Hourcade (33), Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47) et Laluque (40).

Les mesures suivantes seront mises en place :

- l'intégralité des eaux de ruissellement de la base travaux devra être gérée, collectée et traitée avant rejet vers le milieu naturel, avec création de bassins permettant la décantation des eaux et leur contrôle avant rejet ;
- les eaux usées issues de la base de vie et du restaurant feront l'objet d'un traitement adapté, soumis à autorisation selon les articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement ;
- des modélisations acoustiques permettront de dimensionner les protections acoustiques qui s'avèreraient nécessaires pour les habitations les plus proches.

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

Une zone de régulation consistant en un sas fret est prévue sur la commune de Laluque, permettant, en période d'exploitation, de faire stationner des trains de / vers l'Espagne dans l'optique de la réalisation complète du programme du GPSO. Les dispositions particulières à adopter au regard des types de produits transportés seront définies lors de son dimensionnement définitif.

9.2. Suivis

Au cours du chantier, des mesures acoustiques périodiques seront réalisées au niveau des habitations les plus proches des bases travaux afin de s'assurer du respect de la réglementation en vigueur et de l'efficacité des protections acoustiques complémentaires éventuelles. Les résultats feront l'objet d'une présentation auprès des riverains concernés. Le cas échéant, des mesures correctives seront définies et mises en œuvre.

Les rejets des eaux de ruissellement et des eaux usées de chantier après traitement feront l'objet de mesures de qualité sur toute la durée du chantier.

10. BASES DE MAINTENANCE

À ce stade des études, quatre bases de maintenance sont envisagées pour les besoins de construction des lignes nouvelles : à Escaudes (33), à Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47), à Montbartier (82) et à Laluque (40).

Par ailleurs, une fois la construction des lignes nouvelles achevée et leur mise en exploitation effectuée, le site de la base travaux de Saint-Selve pourrait être réaménagé pour accueillir une base maintenance.

Les bases maintenance seront implantées à l'écart des zones habitées. Les activités de maintenance menées sur le réseau ne dépasseront pas les seuils de bruit réglementaires. L'intensité des lumières sera adaptée pour réduire la gêne vis-à-vis du voisinage. L'implantation de ces bases de maintenance a fait l'objet d'une concertation avec les acteurs locaux.

11. SOUS-STATIONS ELECTRIQUES

Cinq sous-stations sont à créer sur les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, au stade actuel des études. Leur insertion fera l'objet de mesures paysagères particulières.

Les liaisons prévues depuis les postes et lignes du Réseau de Transport d'Electricité (RTE) sont des liaisons souterraines, à l'exception des liaisons aériennes prévues pour la sous-station électrique de Montesquieu (47), située directement à l'intersection avec la ligne à haute tension Cubnezais-Donzac.

12. GARES NOUVELLES ET HALTE FERROVIAIRE

Le projet de lignes nouvelles comprend la réalisation de trois gares nouvelles pour la desserte des agglomérations d'Agen, de Montauban et de Mont-de-Marsan sur les communes respectivement de Brax, Bressols et Lucbardez-et-Bargues. Une halte ferroviaire Sud Gironde est par ailleurs prévue à Escaudes pour des services régionaux à grande vitesse.

Le projet architectural de conception de chaque gare ou halte sera élaboré dans le cadre des études détaillées des lignes nouvelles. Il intégrera les dernières orientations en termes de développement durable, visant une énergie positive. Les équipements seront dimensionnés pour limiter les nuisances acoustiques et lumineuses. Leur insertion fera l'objet de mesures paysagères particulières.



TABLEAU DE SYNTHESE

	Mesures d'évitement et suivi	Mesures de réduction	Mesures de compensation	Mesures spécifiques en phase chantier
MESURES GENERALES	- poursuite de la démarche ERC et de la concertation locale lors de la conception finale du projet - établissement d'un plan d'action stratégique de développement durable, accompagné d'un plan de management de développement durable - suivi selon des modalités et durées adaptées aux enjeux, avec comité de suivi environnemental (phase chantier et phase exploitation) - bilans un an et cinq ans après mise en service - mise en place d'un observatoire socio-économique et environnemental			- plan de management environnemental (PME) et concertation locale en phase chantier - équipe dédiée veillant à la mise en œuvre des mesures environnementales (application des préconisations définies dans les procédures complémentaires : loi sur l'eau, espèces protégées, défrichement...)
GESTION DES MATERIAUX ET DES TERRASSEMENTS	- mise au point de la stratégie des matériaux en fonction du calage final du projet, des données géotechniques pour limiter les apports extérieurs - sites de dépôts définitifs à proximité du tracé hors secteurs à enjeux environnementaux - suivi des sites de dépôts définitifs			- remise en état des pistes et autres occupations temporaires dès la fin des travaux - mesures pour empêcher la dissémination et la prolifération des espèces - mise en œuvre d'un plan déchets
EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES	- dispositions constructives adéquates permettant d'éviter toute incidence dommageable sur le régime des eaux souterraines et superficielles - étude et mise en œuvre des dispositions garantissant la sécurité de la ressource en eau (captages AEP) - suivis qualitatif (physico-chimique, micropolluants et biologique) et quantitatif de deux campagnes annuelles afin de vérifier l'absence d'impact sur le régime d'écoulement et sur la qualité des eaux pendant cinq ans après mise en service	- rétablissement des cours d'eau franchis selon la typologie d'ouvrages, avec dimensionnement prenant en compte les enjeux hydrauliques, écologiques, paysagers et topographiques, et mise en œuvre privilégiée de techniques de génie écologique - bassins d'écêtement ou dispositifs équivalents afin de réguler les débits des eaux pluviales avant rejet dans le milieu naturel - établissement d'un schéma directeur pour l'entretien, avec mise en œuvre de protocoles stricts pour la maîtrise de la végétation - reconstitution d'un volume équivalent de stockage des eaux pour la gestion des inondations	- pour les plans d'eau impactés, substitution par extension ou reconstitution, ... - pour les sources ou puits impactés, recherche de solutions alternatives	- dispositifs d'assainissement provisoire afin d'éviter les apports de matières en suspension - collecte et traitement des eaux de ruissellement de chantier avec confinement des éventuelles pollutions accidentelles - limitation du nombre d'ouvrages provisoires de franchissement, interventions dans le lit mineur des cours d'eau prioritairement pendant la période d'assec - plan de circulation et zones de stockage en évitant autant que possible les zones sensibles - distribution et stockage du carburant, confinement et maintenance du matériel sur aires aménagées - définition d'un plan d'alerte et de secours en lien avec les SDIS - phasage des travaux tenant compte des périodes de risque d'inondation pour les interventions en zone inondable - adoption de mesures pour réduire la consommation en eau



ZONES HUMIDES	- poursuite des études spécifiques sur les fonctionnalités des zones humides - réalisation de mesures préventives vis-à-vis des risques de pollution des zones humides - suivi des mesures d'évitement et de réduction pour la phase chantier - suivi des mesures compensatoires des habitats naturels	- dispositions constructives concernant le calage fin du projet (tracé en plan, profil en long) afin de maintenir la dynamique hydrique des sols, les continuités écologiques et biologiques	- programme de compensation déterminé avec le concours d'experts et en concertation avec les différents acteurs concernés (yc mesures en vue d'assurer leur pérennité), proportionné aux atteintes aux milieux et conforme aux dispositions du SDAGE Adour-Garonne et des SAGE en vigueur	- plan de circulation évitant stationnement et entretien du matériel dans les zones humides - utilisation préférentielle des pistes de chantier au sein des emprises ferroviaires définitives - formation des personnels : sensibilisation et intérêt des zones humides - dispositions relatives à la lutte contre les espèces invasives
FAUNE, FLORE ET MILIEUX NATURELS	- poursuite de la démarche d'évitement et de réduction (réservoirs et corridors écologiques) - contrôle et suivi des mesures d'évitement et de réduction de la phase chantier - suivi de la fréquentation des ouvrages de transparence (ouvrages hydrauliques et passages supérieurs notamment) et de continuité écologique (haies) - suivi des mesures compensatoires et de l'évolution de l'occupation des sols sur dix ans après la réalisation des mesures : plan de gestion et conventionnements avec organismes compétents sur 20 ans	- mesures spécifiques aux sites Natura 2000 (mise en défens des berges, buses sèches...) - ouvrages de rétablissement grande faune et petite faune - mesures spécifiques au droit de l'APPB Vallon du Cros (40) selon préconisations de l'expertise MNHN (ouvrages de franchissement, haies, hibernaculum...) - plantations de haies guides ou de lisières étagées (avifaune/chiroptères) - mesures pour limiter le risque de collision	- principe d'équivalence écologique en quantité et en fonctionnalités pour la définition du programme de compensation - recherche des sites de compensation au plus près des secteurs impactés (acquisition ou conventionnement) - mise en œuvre des mesures compensatoires le plus tôt possible avant les travaux	- mise en défens des stations d'espèces et d'habitats remarquables - adaptation du planning des travaux au cycle biologique des espèces, mise en œuvre si nécessaire de protocoles spécifiques « mammifères semi-aquatiques » - mise en défens de la végétation aux abords des cours d'eau - mise en place de filets anti-intrusion - dispositions relatives à la lutte contre les espèces invasives - limitation des travaux de nuit et des éclairages puissants des chantiers - pêches électriques de sauvetage
CADRE DE VIE, QUALITE DE L'AIR ET SANTE HUMAINE	- Cf. mesures générales - mesures de suivi sur les protections acoustiques selon réglementation	- rétablissements des voies interceptées - rétablissements des réseaux - mise en œuvre des mesures acoustiques selon réglementation en vigueur, avec concertation avec autres gestionnaires d'infrastructure dans le cas de multi-exposition - mesures spécifiques selon impact lié aux vibrations		- mise en place des schémas de circulation avec concertation locale - établissement d'un dossier bruit de chantier avec mesures mises en œuvre, états des lieux contradictoires - limitation des travaux de nuit et des éclairages puissants des chantiers - limitation des émissions de poussières (vitesse limitée, arrosage des pistes en cas de besoin)
ACTIVITES AGRICOLES ET SYLVICOLES	- protocoles avec les organisations professionnelles - procédures d'aménagement foncier selon les secteurs - poursuite des études agro-climatiques au droit de la vallée du Ciron - mesures d'accompagnement pour le réseau DFCI (20 principes)	- rétablissement des cheminements par rétablissement spécifique ou rabattement - rétablissement des réseaux hydrauliques - études climatiques spécifiques dans la traversée de secteurs viticoles et arboricoles et mise en œuvre des mesures préconisées	- compensation des défrichements selon règles fixées par arrêtés préfectoraux	- maintien des circulations agricoles et sylvicoles existantes par des aménagements provisoires - déviation et raccordement des réseaux d'irrigation ou de drainage avant les travaux - limitation des émissions de poussières (vitesse limitée, arrosage des pistes...) - poses de clôtures provisoires adaptées pour le bétail - implantation des installations de chantier en dehors des zones agricoles sensibles - définition de plans d'intervention avec les SDIS au droit des secteurs sylvicoles



PAYSAGE ET PATRIMOINE, TOURISME ET LOISIRS	- mise à jour du schéma directeur d'architecture et du paysage et de la maquette 3D du projet montrant l'intégration paysagère de la ligne - études paysagères et architecturales spécifiques, en particulier d'intégration des ouvrages d'art, dans les secteurs à enjeux paysagers, au droit des périmètres de monuments historiques et sites inscrits - suivi réalisé dans le cadre du bilan, puis au bout de dix ans, au niveau des sites à enjeux et des points singuliers (ouvrages, sous-stations électriques, délaissés, ...).	- calage fin du tracé de manière à s'écarter au maximum des installations touristiques - rétablissement des itinéraires de randonnée	- mise au point de mesures pour la chasse et la pêche	- plantations et reconstitution de lisières, enherbement des talus - création de modelés paysagers
BASES TRAVAUX / MAINTENANCE SOUS-STATIONS GARES NOUVELLES		- collecte et traitement des eaux de ruissellement des bases travaux avant rejet vers le milieu naturel - traitement des eaux usées issues des bases de vie - mesures d'insertion paysagère après études spécifiques - projet architectural des gares nouvelles établi en tenant compte des enjeux locaux et principes d'écoconception		- réalisation de mesures acoustiques périodiques au niveau des habitations les plus proches des bases travaux



Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan de repérage au 1/850 000^{ième}
des planches au 1/25 000^{ième}



Envoyé en préfecture le 26/05/2021

Reçu en préfecture le 26/05/2021

Affiché le 26/05/2021

ID : 040-244000675-20210521-ARR08_2021-AR



LEGENDE

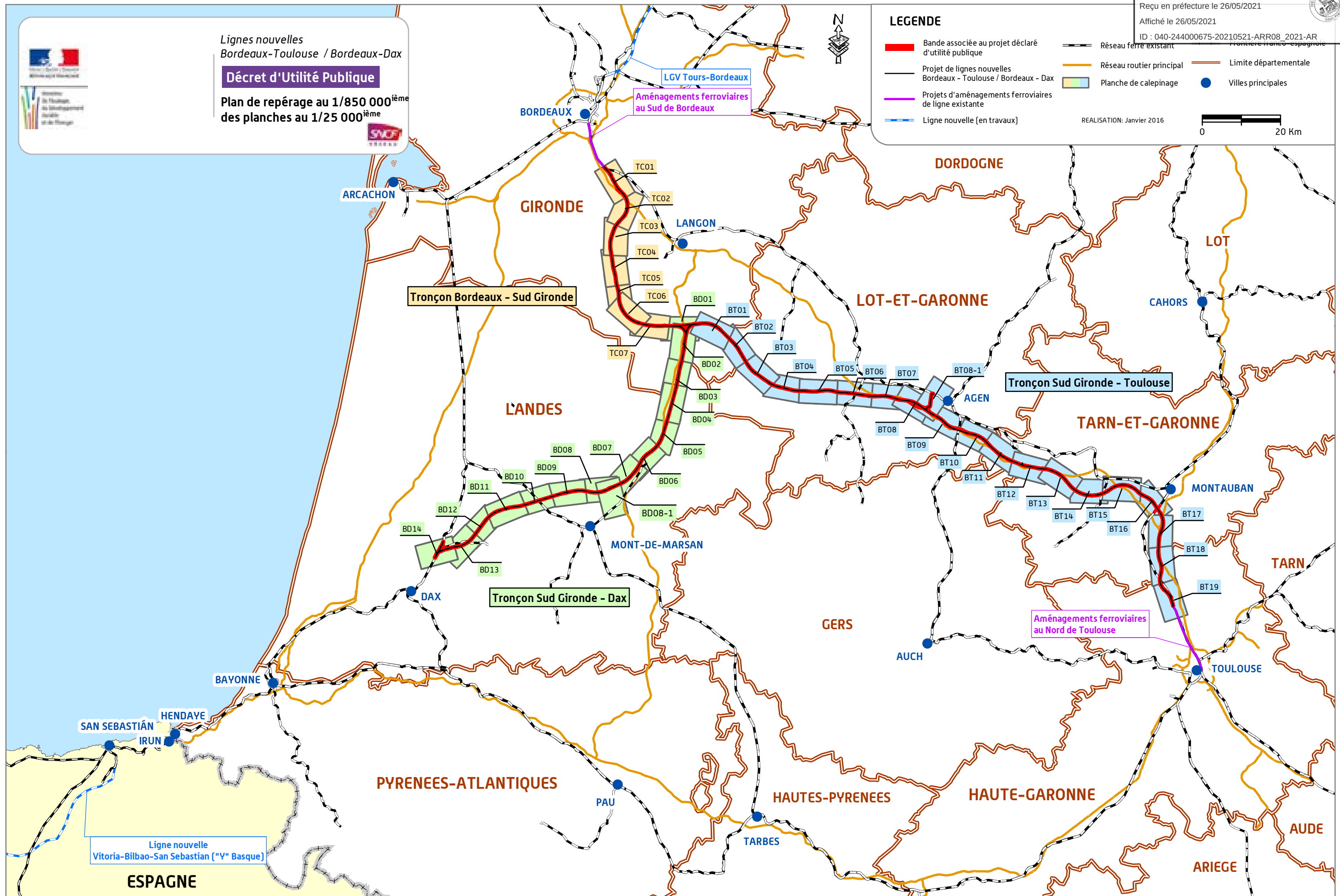
- Bande associée au projet déclaré d'utilité publique
- Projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse / Bordeaux - Dax
- Projets d'aménagements ferroviaires de ligne existante
- Ligne nouvelle (en travaux)

- Réseau ferré existant
- Réseau routier principal
- Planche de calepinage

- Limite départementale
- Villes principales

REALISATION: Janvier 2016

0 20 Km



Ligne nouvelle
Vitoria-Bilbao-San Sebastian ("Y" Basque)

ESPAGNE



Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan général des travaux
au 1/25 000^{ème}



MAI LAS
vers Bordeaux / Toulouse

vers Dax

GIRONDE

LANDES

BOURRIOT-BERGONCE

CAPTIEUX

Portique - Ruisseau du Pouchiou

Portique - Affluent du Pouchiou

Viaduc - Ruisseau du Pouchiou

PK: 90.0

PK: 92.0

PK: 94.0

PK: 86.0

PK: 88.0

PRO - Piste intercommunale 54

PGF

PRO - Piste

PRO - Piste intercommunale 57 + Randonnée

PRO - Piste

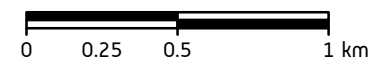
PGF

PRO - RD 24

TRONÇON SUD GIRONDE - DAX

Département des Landes (40)

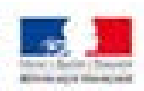
Planche BD04



REALISATION: JANVIER 2016
SOURCE: © IGN SCAN 25

LEGENDE

Bande associée au projet déclaré d'utilité publique	Limite départementale
Limite communale	
Projet	Principes de rétablissement
Point Kilométrique (PK)	Pont Rail (PRA)
Axe du projet	Pont Route (PRO)
Déblai	Rabattement de voirie (RAB)
Remblai	VC : Voie Communale
	CR : Chemin Rural
	RD : Route Départementale
	RN : Route Nationale
	Piste forestière : exploitation, lutte contre l'incendie
	Ouvrage d'art (Viaduc - Portique)
	Tunnel
	Tranchée couverte
	Passage Grande Faune spécifique (PGF)
	Sous-station électrique
	Nouvelle gare
	Halte Service Régional à Grande Vitesse (SRGV)
	Base travaux
	Base maintenance
	PCVE
	Point de changement de voie avec évitement

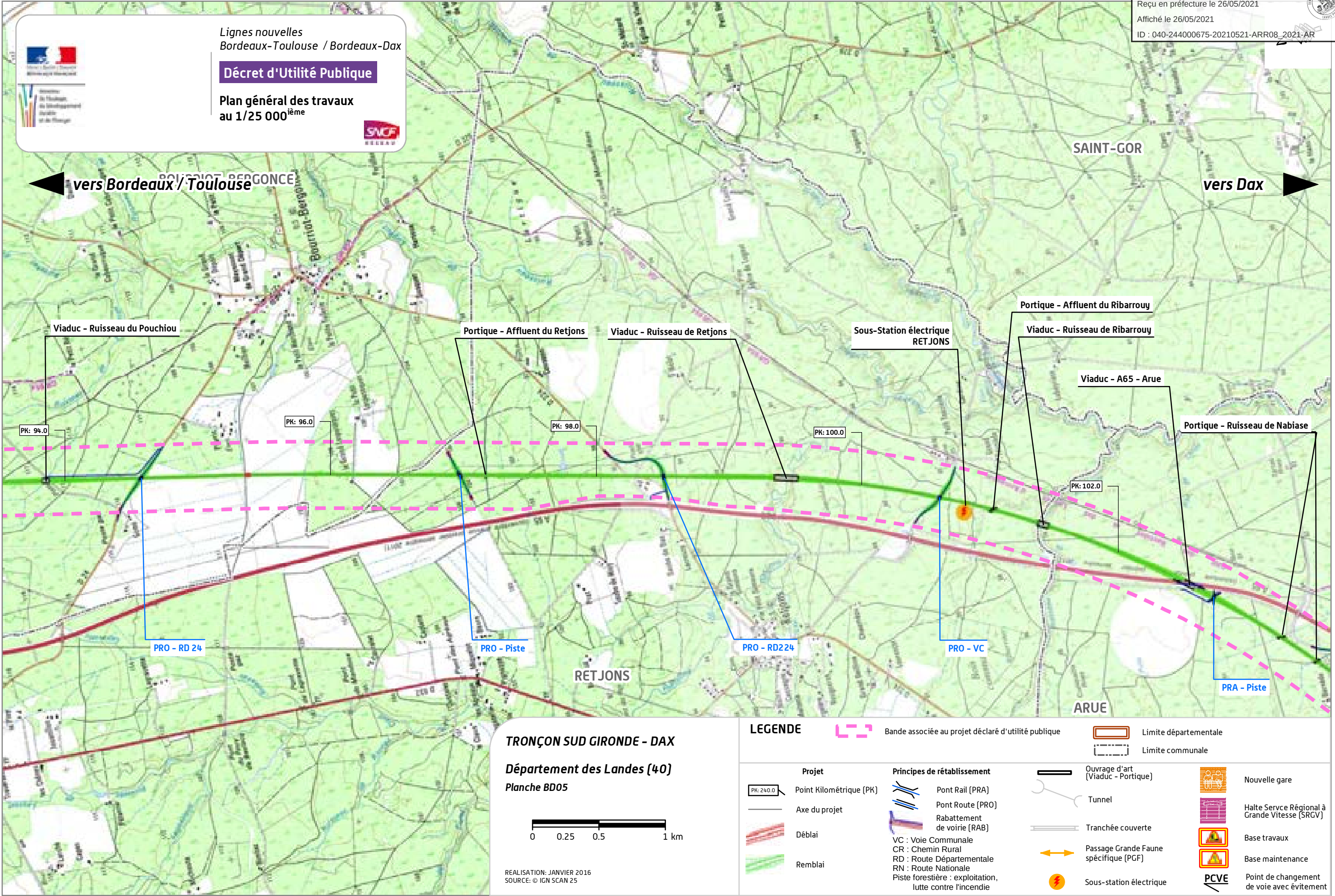

Ministère de l'Énergie
Ministère de l'Équipement
Ministère de l'Écologie

Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan général des travaux
au 1/25 000^{ème}





LEGENDE

 Bande associée au projet déclaré d'utilité publique

 Limite départementale

 Limite communale

Projet

 Point Kilométrique (PK)

 Axe du projet

 Déblai

 Remblai

Principes de rétablissement

 Pont Rail (PRA)

 Pont Route (PRO)

 Rabattement de voirie (RAB)

VC : Voie Communale
CR : Chemin Rural
RD : Route Départementale
RN : Route Nationale
Piste forestière : exploitation, lutte contre l'incendie

 Ouvrage d'art (Viaduc - Portique)

 Tunnel

 Tranchée couverte

 Passage Grande Faune spécifique (PGF)

 Sous-station électrique

 Nouvelle gare

 Halte Service Régional à Grande Vitesse (SRGV)

 Base travaux

 Base maintenance

 PCVE Point de changement de voie avec évitement



Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan général des travaux
au 1/25 000^{ème}

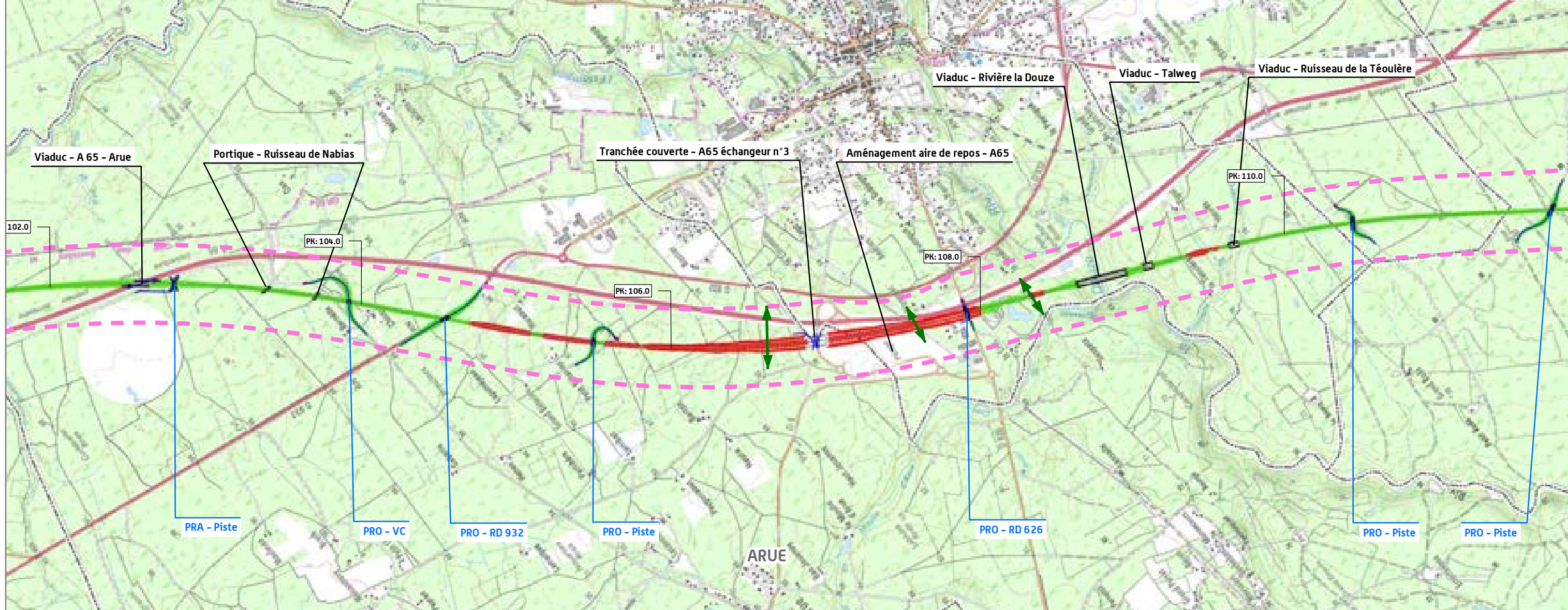


Envoyé en préfecture le 26/05/2021
Reçu en préfecture le 26/05/2021
Affiché le 26/05/2021
ID : 040-244000675-20210521-ARR08_2021-AR



vers Bordeaux / Toulouse

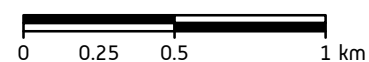
vers Dax
POUYDESSEAUX



TRONÇON SUD GIRONDE - DAX

Département des Landes (40)

Planche BD06



REALISATION: JANVIER 2016
SOURCE: © IGN SCAN 25

LEGENDE

Bande associée au projet déclaré d'utilité publique	Limite départementale
Limite communale	Nouvelle gare
Point Kilométrique (PK)	Halte Service Régional à Grande Vitesse (SRCV)
Axe du projet	Base travaux
Déblai	Base maintenance
Remblai	PCVE
Pont Rail (PRA)	Point de changement de voie avec évitement
Pont Route (PRO)	
Rabattement de voirie (RAB)	
VC : Voie Communale	
CR : Chemin Rural	
RD : Route Départementale	
RN : Route Nationale	
Piste forestière : exploitation, lutte contre l'incendie	
Ouvrage d'art (Viaduc - Portique)	
Tunnel	
Tranchée couverte	
Passage Grande Faune spécifique (PGF)	
Ouvrage de franchissement (chiroptères)	
Sous-station électrique	

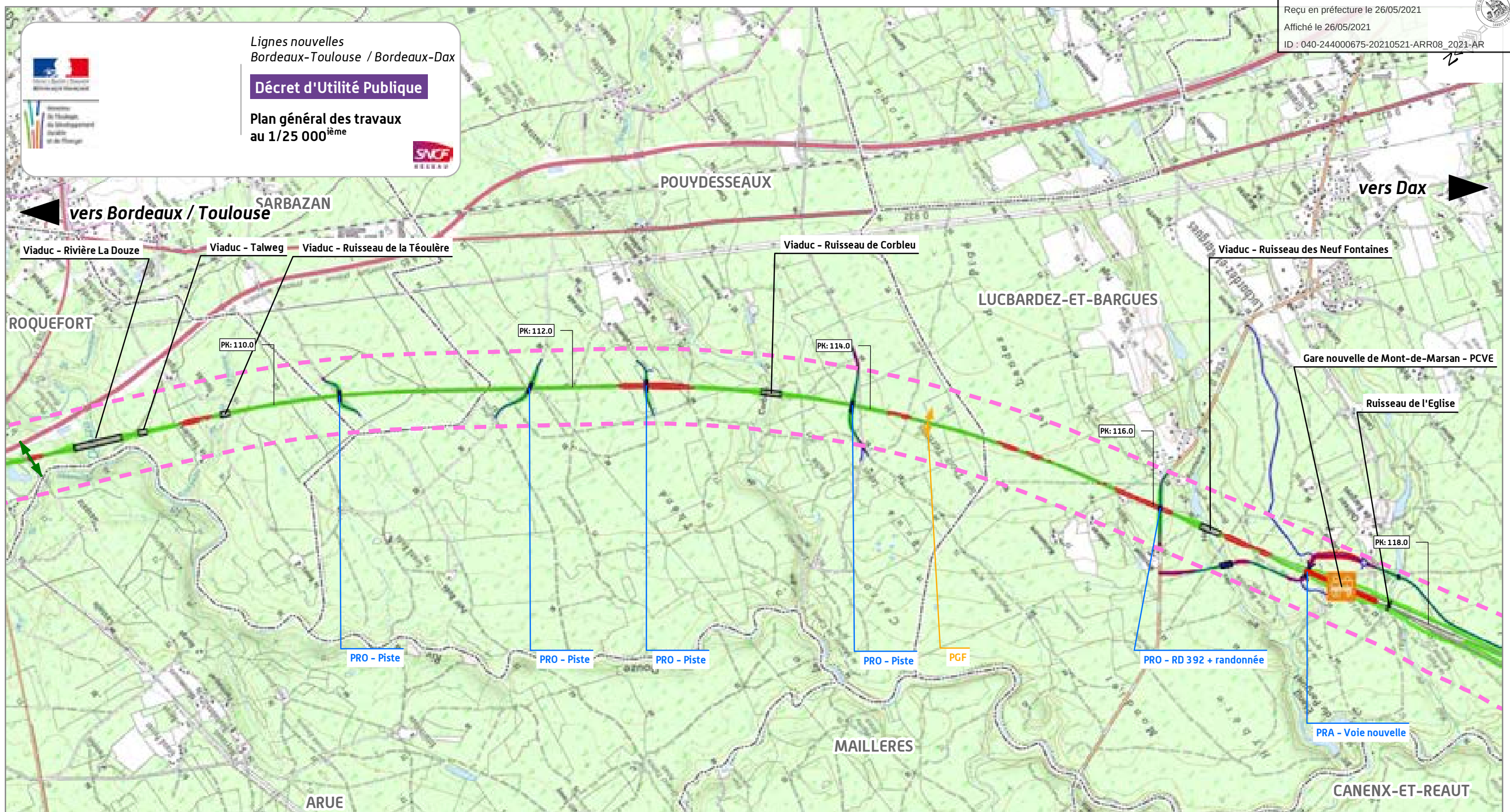


Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan général des travaux
au 1/25 000^{ème}

SNCF



TRONÇON SUD GIRONDE - DAX

Département des Landes (40)

Planche BD07

0 0.25 0.5 1 km

REALISATION: JANVIER 2016
SOURCE: © IGN SCAN 25

LEGENDE			
Bande associée au projet déclaré d'utilité publique		Limite départementale	
		Limite communale	
Projet		Principes de rétablissement	
Point Kilométrique (PK)		Pont Rail (PRA)	Ouvrage d'art (Viaduc - Portique)
Axe du projet		Pont Route (PRO)	
Déblai		Rabattement de voirie (RAB)	
Remblai		VC : Voie Communale	Tunnel
		CR : Chemin Rural	
		RD : Route Départementale	Tranchée couverte
		RN : Route Nationale	
		Piste forestière : exploitation, lutte contre l'incendie	Passage Grande Faune spécifique (PGF)
			Ouvrage de franchissement (chiroptères)
			Sous-station électrique
			Nouvelle gare
			Halte Service Régional à Grande Vitesse (SRGV)
			Base travaux
			Base maintenance
			PCVE
			Point de changement de voie avec évitement



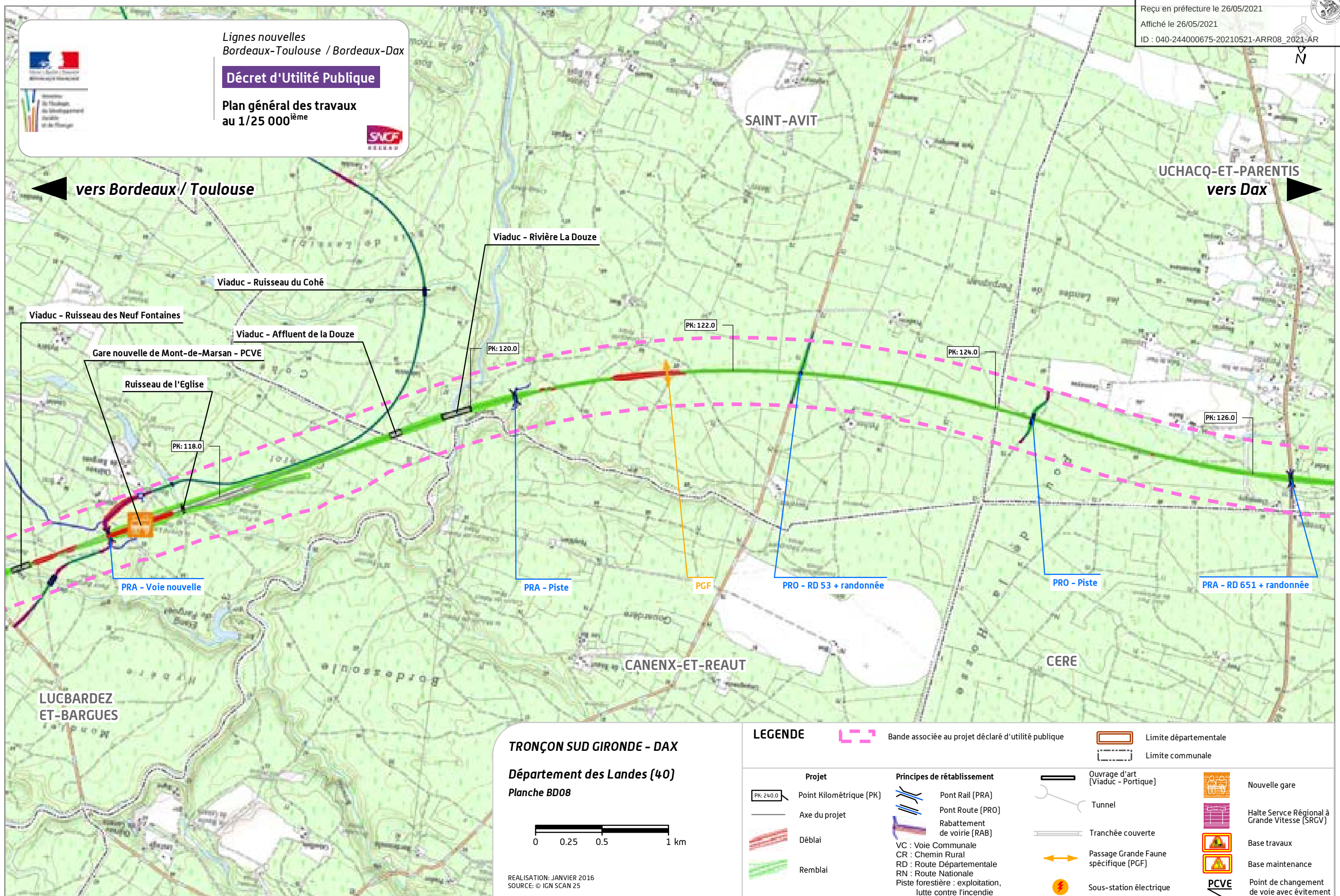
Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan général des travaux
au 1/25 000^{ème}



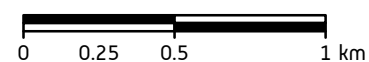
Envoyé en préfecture le 26/05/2021
Reçu en préfecture le 26/05/2021
Affiché le 26/05/2021
ID : 040-244000675-20210521-ARR08_2021-AR



TRONÇON SUD GIRONDE - DAX

Département des Landes (40)

Planche BD08



REALISATION: JANVIER 2016
SOURCE: © IGN SCAN 25

LEGENDE

Bande associée au projet déclaré d'utilité publique	Limite départementale
Limite communale	Nouvelle gare
Point Kilométrique (PK)	Halte Service Régional à Grande Vitesse (SRGV)
Axe du projet	Base travaux
Déblai	Base maintenance
Remblai	PCVE
Pont Rail (PRA)	Point de changement de voie avec évitement
Pont Route (PRO)	
Rabattement de voirie (RAB)	
VC : Voie Communale	
CR : Chemin Rural	
RD : Route Départementale	
RN : Route Nationale	
Piste forestière : exploitation, lutte contre l'incendie	
Ouvrage d'art (Viaduc - Portique)	
Tunnel	
Tranchée couverte	
Passage Grande Faune spécifique (PGF)	
Sous-station électrique	



Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax
Décret d'Utilité Publique
Plan général des travaux
au 1/25 000^{ème}



vers Bordeaux / Toulouse

PRA - Voie nouvelle

Gare nouvelle de Mont-de-Marsan - PCVE

Viaduc - Ruisseau du Roumat

Viaduc - Ruisseau du Roumat

Ruisseau de l'Eglise

PK: 118.0

Voie d'accès à la gare nouvelle
de Mont-de-Marsan (principe)

Viaduc - Affluent de la Douze

Viaduc - Ruisseau du Cohé

Viaduc - Rivière La Douze

PK: 120.0

PRA - Piste

SAINT-AVIT

Voie ferrée
Roquefort - Mont-de-Marsan

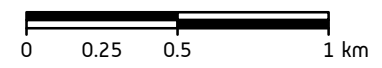
CANENX-ET-REAUT

vers Dax

PGF

TRONÇON SUD GIRONDE - DAX

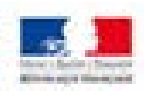
Département des Landes (40)
Planche BD08-1



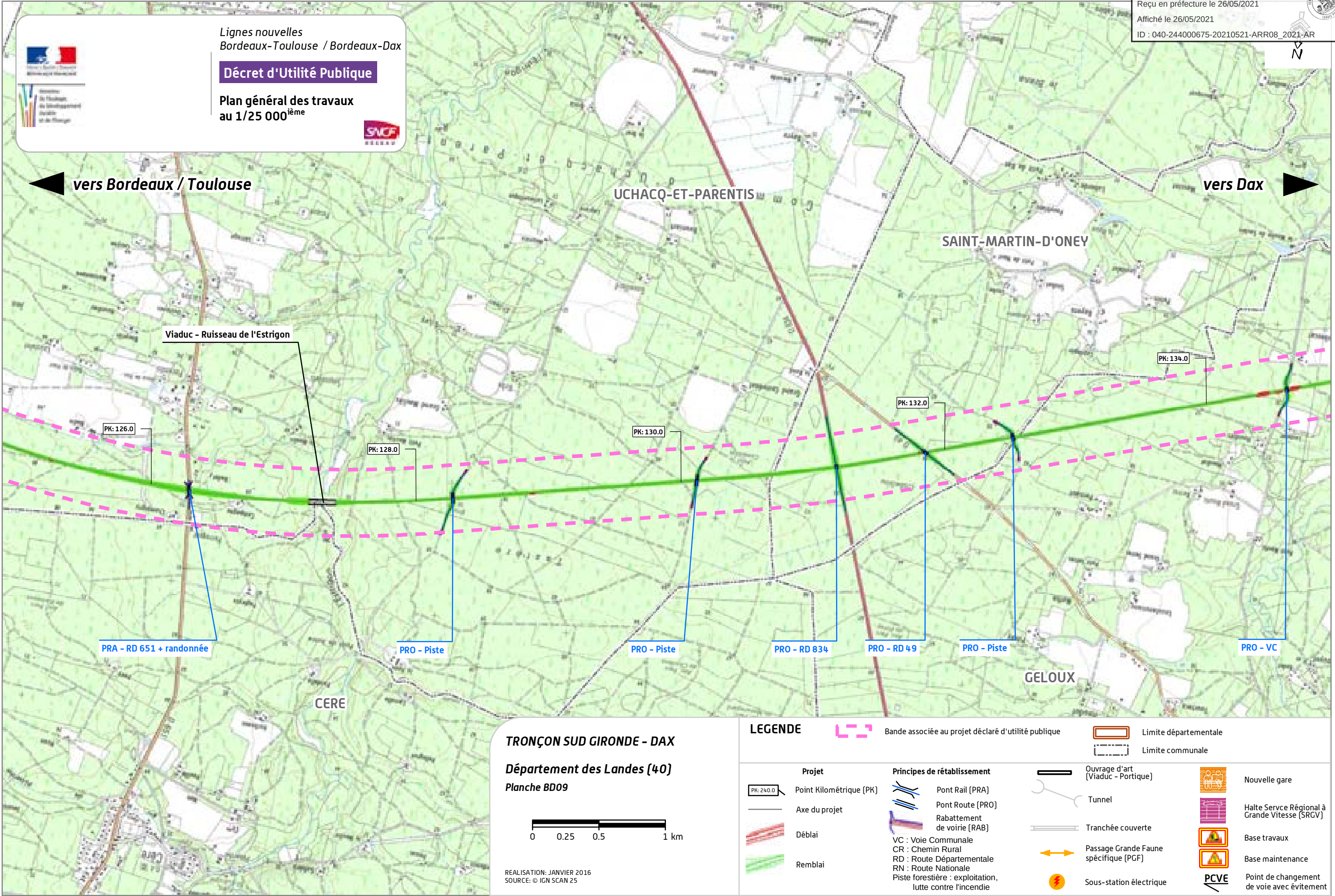
REALISATION: JANVIER 2016
SOURCE: © IGN SCAN 25

LEGENDE

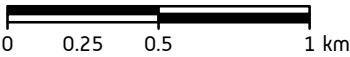
 Bande associée au projet déclaré d'utilité publique	 Limite départementale
 Limite communale	
Projet	Principes de rétablissement
 Point Kilométrique (PK)	 Pont Rail (PRA)
 Axe du projet	 Pont Route (PRO)
 Déblai	 Rabattement de voirie (RAB)
 Remblai	 VC : Voie Communale CR : Chemin Rural RD : Route Départementale RN : Route Nationale Piste forestière : exploitation, lutte contre l'incendie
	 Ouvrage d'art (Viaduc - Portique)
	 Tunnel
	 Tranchée couverte
	 Passage Grande Faune spécifique (PGF)
	 Sous-station électrique
	 Nouvelle gare
	 Halte Service Régional à Grande Vitesse (SRGV)
	 Base travaux
	 Base maintenance
	 PCVE Point de changement de voie avec évitement


Ministère de l'Énergie
et du Développement durable
et de l'Énergie

Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax
Décret d'Utilité Publique
Plan général des travaux
au 1/25 000^{ème}

TRONÇON SUD GIRONDE - DAX
Département des Landes (40)
Planche BD09



REALISATION: JANVIER 2016
SOURCE: © IGN SCAN 25

LEGENDE

Projet

- PK: 240.0 Point Kilométrique (PK)
- Axe du projet
- Déblai
- Remblai

Principes de rétablissement

- Pont Rail (PRA)
- Pont Route (PRO)
- Rabattement de voirie (RAB)
- VC : Voie Communale
- CR : Chemin Rural
- RD : Route Départementale
- RN : Route Nationale
- Piste forestière : exploitation, lutte contre l'incendie

Ouvrage d'art (Viaduc - Portique)

- Tunnel
- Tranchée couverte
- Passage Grande Faune spécifique (PGF)
- Sous-station électrique

Limites

- Limite départementale
- Limite communale

Autres

- Nouvelle gare
- Halte Service Régional à Grande Vitesse (SRCV)
- Base travaux
- Base maintenance
- PCVE Point de changement de voie avec évitement



Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan général des travaux
au 1/25 000^{ème}



vers Bordeaux / Toulouse

SAINT-VAGNIEN
vers Dax

Viaduc - Ruisseau Le Geloux

Viaduc - Ruisseau Le Suzan

PK: 134.0

PK: 136.0

PK: 138.0

PK: 140.0

PK: 142.0

PRO - VC

PRO - RD 365 + randonnée

PRA - Voie Ferrée - Piste

PRA - RD 38

PRO - Piste + randonnée

PRO - Piste + randonnée

OUSSE-SUZAN

YGOS-SAINT-SATURNIN

TRONÇON SUD GIRONDE - DAX

Département des Landes (40)

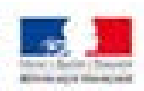
Planche BD10

0 0.25 0.5 1 km

REALISATION: JANVIER 2016
SOURCE: © IGN SCAN 25

LEGENDE

Bande associée au projet déclaré d'utilité publique	Limite départementale
Limite communale	
Projet	Principes de rétablissement
Point Kilométrique (PK)	Pont Rail (PRA)
Axe du projet	Pont Route (PRO)
Déblai	Rabattement de voirie (RAB)
Remblai	VC : Voie Communale
	CR : Chemin Rural
	RD : Route Départementale
	RN : Route Nationale
	Piste forestière : exploitation, lutte contre l'incendie
	Ouvrage d'art (Viaduc - Portique)
	Tunnel
	Tranchée couverte
	Passage Grande Faune spécifique (PGF)
	Sous-station électrique
	Nouvelle gare
	Halte Service Régional à Grande Vitesse (SRGV)
	Base travaux
	Base maintenance
	PCVE : Point de changement de voie avec évitement

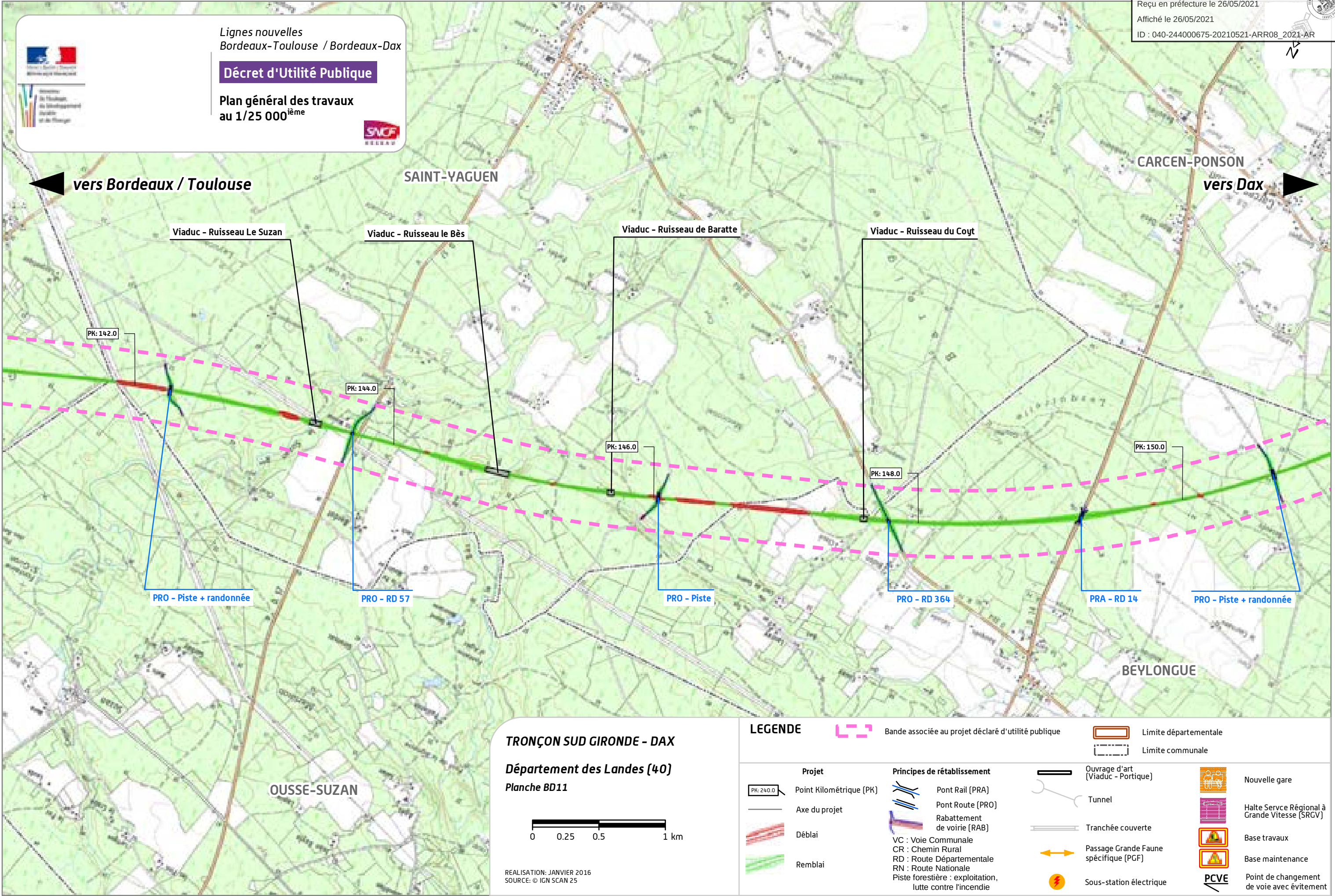

Ministère de l'Énergie
et du Développement
Durable
et du Climat

Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan général des travaux
au 1/25 000^{ème}







Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan général des travaux
au 1/25 000^{ème}



vers Bordeaux / Toulouse

vers Dax

CARCEN-PONSON

BEGAAR

Viaduc - Ruisseau Le Retjons - Mandrans

Viaduc - Rivière Le Luzou

Sous-Station électrique
Lesgor

PCVE

PK: 156.0

PK: 158.0

PK: 150.0

PK: 152.0

PK: 154.0

PRO - Piste + randonnée

PRO - RD 413

PRO - RD 41

PRO - Piste

PRO - Piste

PRA - Piste

PRA - Voie Ferrée

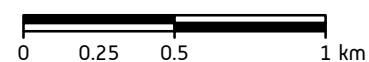
BEYLONGUE

LESGOR

TRONÇON SUD GIRONDE - DAX

Département des Landes (40)

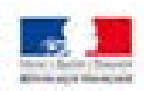
Planche BD12



REALISATION: JANVIER 2016
SOURCE: © IGN SCAN 25

LEGENDE

Bande associée au projet déclaré d'utilité publique		Limite départementale	
		Limite communale	
Projet		Principes de rétablissement	
Point Kilométrique (PK)		Pont Rail (PRA)	Ouvrage d'art (Viaduc - Portique)
Axe du projet		Pont Route (PRO)	
Déblai		Rabattement de voirie (RAB)	Tunnel
Remblai		VC : Voie Communale	
		CR : Chemin Rural	Tranchée couverte
		RD : Route Départementale	
		RN : Route Nationale	Passage Grande Faune spécifique (PGF)
		Piste forestière : exploitation, lutte contre l'incendie	
			Sous-station électrique
			Nouvelle gare
			Halte Service Régional à Grande Vitesse (SRCV)
			Base travaux
			Base maintenance
			PCVE Point de changement de voie avec évitement

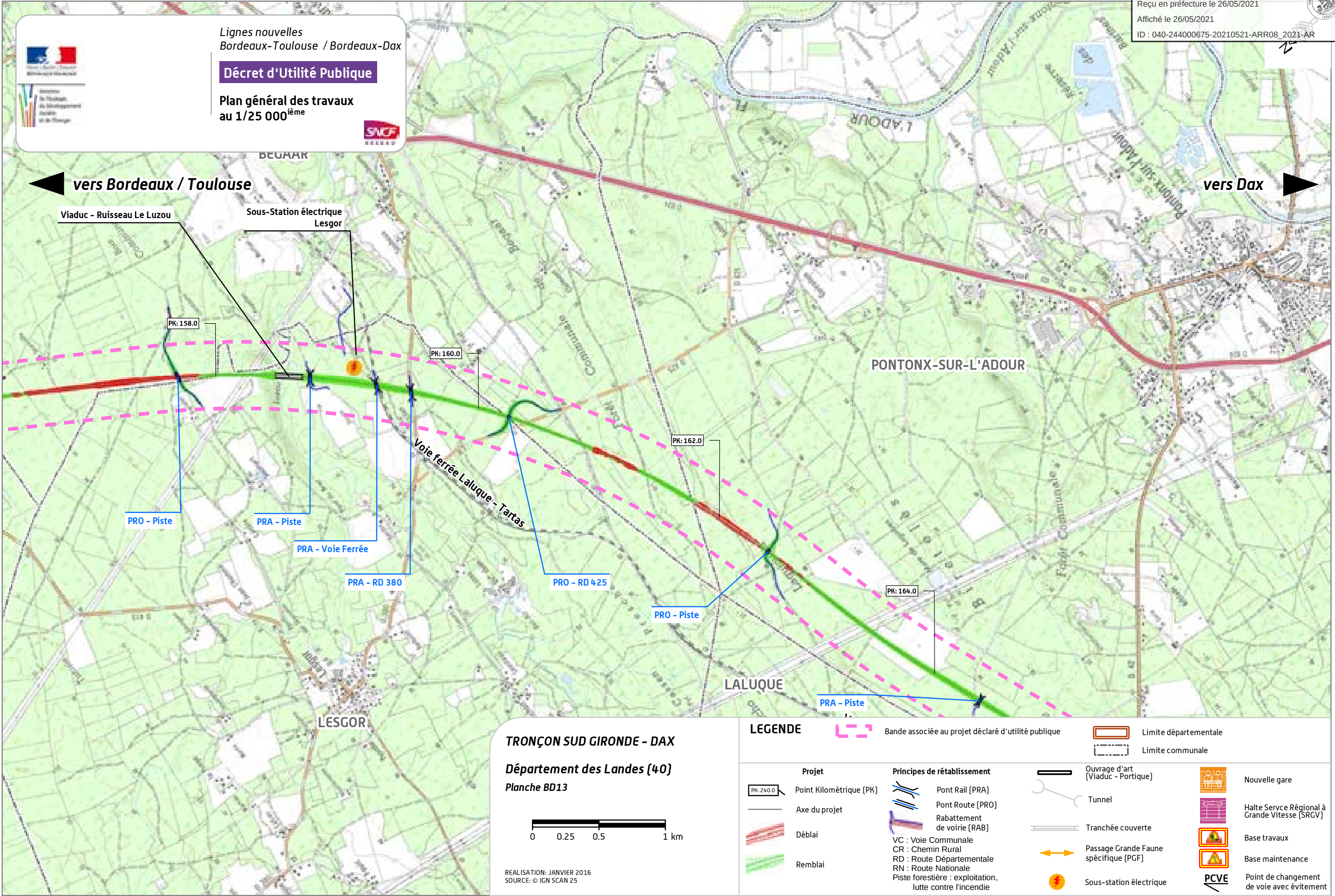


Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan général des travaux
au 1/25 000^{ème}







Lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax

Décret d'Utilité Publique

Plan général des travaux
au 1/25 000^{ème}



PONTONX-SUR-L'ADOUR

SAINT-VINCENT-DE-PAUL

GOURBÈRA

LALUQUE

Viaduc - Ruisseau d'Arblade

vers Dax/Hendaye

Raccordement à la voie ferrée
existante Bordeaux - Hendaye

PK: 2.0

PK: 164.0

PK: 0.0

PK: 166.0

Saut de mouton

PRA - Piste

PRO - RD 42

Voie ferrée - Lалуque - Tartas

PRA - Piste

Base travaux de Lалуque

Base maintenance de Lалуque

PRO - RD 42

TRONÇON SUD GIRONDE - DAX

Département des Landes (40)

Planche BD14

0 0.25 0.5 1 km

REALISATION: JANVIER 2016
SOURCE: © IGN SCAN 25

LEGENDE



Bande associée au projet déclaré d'utilité publique



Limite départementale



Limite communale

Projet

PK: 240.0

Axe du projet

Déblai

Remblai

Principes de rétablissement

Pont Rail (PRA)

Pont Route (PRO)

Rabatement de voirie (RAB)

VC : Voie Commune

CR : Chemin Rural

RD : Route Départementale

RN : Route Nationale

Piste forestière : exploitation,

lutte contre l'incendie

Ouvrage d'art

(Viaduc - Portique)

Tunnel

Tranchée couverte

Passage Grande Faune

spécifique (PGF)

Sous-station électrique

PCVE

Point de changement

de voie avec évitement

Nouvelle gare

Halte Service Régional à

Grande Vitesse (SRGV)

Base travaux

Base maintenance

PCVE

Point de changement

de voie avec évitement



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Le ministre d'État

*Le secrétaire d'État
chargé des Transports*

Paris, le

27 SEP. 2010

Monsieur le président,

Le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique, composé du tronçon central Tours-Bordeaux et des branches Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye et Poitiers-Limoges, est un projet ferroviaire majeur qui structurera durablement la desserte ferroviaire du grand sud-ouest de la France. A ce titre, il figure dans le programme prioritaire de 2000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020 inscrit dans la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

La branche Bordeaux-Toulouse mettra Toulouse à trois heures de Paris et permettra le développement du trafic ferroviaire de voyageurs sur l'axe Méditerranée-Atlantique en améliorant notablement le temps de parcours entre les agglomérations situées le long de l'itinéraire.

La branche Bordeaux-Espagne améliorera l'accessibilité du sud et de l'est de l'Aquitaine ainsi que du sud-ouest de Midi-Pyrénées. Elle permettra le transfert modal vers le mode ferroviaire d'une partie significative des transports de marchandises et de voyageurs en augmentant la capacité offerte sur cet axe et en réalisant la continuité des réseaux ferroviaires à grande vitesse entre le sud-ouest de la France et la péninsule ibérique.

Compte tenu de la décision de réaliser un tronc commun entre ces deux branches à la sortie sud de Bordeaux afin de minimiser leurs impacts sur les territoires traversés et sur l'environnement, de rechercher la meilleure performance économique et fonctionnelle de l'ensemble et d'assurer la cohérence de leurs fonctionnalités, il a été décidé de globaliser les études de ces deux projets en les regroupant sous l'appellation « Grands Projets du Sud-Ouest » (GPSO).

Les études des GPSO sont conduites selon un processus accéléré reposant sur une conception globale des deux branches, la mise en place d'un processus continu de réalisation des études et une concertation renforcée avec l'ensemble des acteurs des territoires.

La première étape des études a été lancée au début de l'année 2008 et les propositions de Réseau ferré de France (RFF), maître d'ouvrage des études, ont été présentées aux comités de pilotage des 11 janvier et 31 mai 2010. Le 29 juillet 2010, vous nous avez adressé vos propositions pour la poursuite des études. Parallèlement, le préfet de la région Aquitaine, préfet coordonnateur des études relatives aux GPSO, nous a adressé le 6 juillet 2010 son rapport détaillant les positions exprimées par les différents partenaires lors des comités de pilotage.

Monsieur Hubert Du MESNIL
Président de Réseau Ferré de France
83, avenue de France
75013 PARIS

Sur ces bases, nous décidons les orientations suivantes pour la poursuite des études en ce qui concerne les fonctionnalités du projet, le fuseau de passage des nouvelles infrastructures et les modalités de dessertes des agglomérations.

Fonctionnalités du projet

Mixité fret sur la section Bordeaux-Dax

A la suite du débat public portant sur la branche Bordeaux-Espagne, le Conseil d'Administration de RFF a demandé d'étudier des mesures conservatoires pour rendre possible l'utilisation ultérieure de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax par des trains de marchandises.

Les études conduites par RFF ont montré que, d'une part, les trains de fret circuleront prioritairement sur la ligne existante jusqu'à ce que les limites de cette infrastructure soient atteintes et que, d'autre part, les temps de parcours offerts par le réseau existant resteraient plus performants pour les trains de fret ayant une vitesse inférieure ou égale à 120 km/h.

Toutefois, l'intérêt de préserver la possibilité d'une mixité de la nouvelle infrastructure entre Bordeaux et Dax doit également s'apprécier à très long terme, les lignes ferroviaires étant conçues pour durer plus d'une centaine d'années. L'intérêt d'offrir des conditions de circulation moderne pour des trains de fret rapides, ayant des vitesses supérieures ou égales à 160 km/h, doit également être analysé.

Dans ces conditions, il nous apparaît nécessaire de poursuivre les études de mixité de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax en vue de réserver, si cela s'avère pertinent, la possibilité de pouvoir réaliser ultérieurement et à long terme cette mixité. A cette fin, RFF analysera l'intérêt de scénarios de fret rapide, notamment au regard des évolutions anticipables de la demande de transport. Les mesures conservatoires nécessaires à la circulation de trains de fret à une vitesse supérieure ou égale à 160 km/h et les coûts associés seront précisés, ainsi que les opérations supplémentaires nécessaires à la circulation effective, le moment venu, de ce type de trains. La décision ministérielle qui interviendra à la fin de l'étape 2 des études sera l'occasion de prendre position sur ce point au regard des résultats de ces études complémentaires.

Possibilité de circulation de services régionaux à grande vitesse sur les lignes nouvelles

Les débats publics relatifs à la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et au projet ferroviaire Bordeaux-Espagne ont confirmé la nécessité de développer les transports régionaux de voyageurs à travers la réalisation de ces deux projets.

Les études conduites par RFF ont mis en évidence l'intérêt d'utiliser les lignes nouvelles pour de tels services, sous réserve que les trains y circulent à une vitesse suffisante pour ne pas engager la capacité des nouvelles infrastructures. Ces études devront être approfondies notamment pour préciser les potentiels de marché et le modèle économique de ces services régionaux à grande vitesse (SR-GV), et notamment les interactions entre ces services et les dessertes nationales à grande vitesse. Sous réserve des résultats de ces approfondissements, nous retenons le principe de développement de services régionaux à grande vitesse (SR-GV) pour la poursuite des études.

Par ailleurs, les études seront poursuivies en retenant le principe de haltes SR-GV à proximité de Captieux, dans le sud Gironde, et sur la côte landaise, à proximité de la zone d'activité Atlantisud dans le secteur de Saint-Geours-de-Mareme en cohérence avec la possibilité d'une réservation technique pour une gare nouvelle en périphérie de l'agglomération de Dax pour les dessertes nationales à grande vitesse. Elles retiendront également le principe d'une réservation technique supplémentaire pour une halte SR-GV en pays tarusate, à proximité de l'agglomération de Tartas.

Autres aspects relatifs aux fonctionnalités du projet

Dans l'attente des conclusions du futur débat public relatif aux infrastructures nouvelles envisageables pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre, les études relatives aux GPSO intégreront des réservations à l'est de Mont-de-Marsan et à l'est de Dax afin de permettre, le cas échéant, la connexion avec la nouvelle infrastructure qui sera éventuellement retenue.

Les études conduites par RFF ont également montré l'intérêt potentiel d'un raccordement dit « sud-sud », permettant des relations directes entre, d'une part, l'Espagne et les villes du sud aquitain et, d'autre part, les agglomérations desservies par la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, sans passer par Bordeaux. L'intérêt de ce raccordement devra être confirmé au cours de la suite des études, notamment en établissant un bilan socio-économique spécifique à cette opération en fonction de son coût et des trafics potentiellement intéressés par ces liaisons.

Choix du fuseau de passage des nouvelles infrastructures

Les études réalisées par RFF ont fait l'objet d'une concertation continue qui a permis d'esquisser les premiers principes d'insertion des lignes nouvelles, notamment dans les secteurs les plus sensibles. Ces principes seront approfondis durant les stades ultérieurs des études jusqu'à définir des modalités précises d'une insertion exemplaire des nouvelles infrastructures, conformément aux principes du Grenelle de l'Environnement.

Sortie de l'agglomération de Bordeaux

RFF poursuivra les études et la concertation au droit de Villenave-d'Ornon pour déterminer le meilleur positionnement d'une voie supplémentaire à l'est ou à l'ouest de la voie existante. A ce stade, le fuseau que nous retenons permet ces deux possibilités d'élargissement.

Sur la section comprise entre les communes de Cadaujac et de Saint-Michel-de-Rieufret, les études conduites par RFF ont porté sur trois fuseaux de passage, dont un premier proposé par plusieurs élus locaux et un second par les représentants de la profession viticole dans le cadre de la concertation. Sur la base des résultats de l'analyse multicritère conduite par RFF, nous décidons de retenir l'option de passage dite « est A62 » qui apparaît comme la plus favorable en termes d'enjeux humains, paysagers, patrimoniaux, techniques et économiques.

La poursuite des études recherchera des solutions assurant la préservation de la ressource en eau potable, permettant le maintien de la viabilité de l'exploitation des parcelles viticoles situées entre la ligne nouvelle et l'autoroute A62, et garantissant un traitement adapté de l'entrée des Graves au niveau du franchissement de la RD 1113. A cet effet, nous vous demandons d'assurer une concertation étroite avec la profession viticole.

Secteur de Préchac

Dans le secteur de Préchac, de nouvelles études ont été conduites par RFF à l'issue du comité de pilotage du 11 janvier 2010, pour tenir compte des propositions des élus locaux. Compte tenu des résultats de l'analyse multicritère portant à la fois sur les enjeux humains, mais aussi physiques, naturels, techniques et économiques, nous décidons de retenir pour la poursuite des études le fuseau le plus à l'ouest étudié par RFF, dit « variante alternative ouest Préchac ».

Secteur d'Auvillar et de Caumont

Dans le secteur d'Auvillar et de Caumont, à la suite des demandes des collectivités territoriales concernées, RFF a étudié la possibilité d'un fuseau de passage, dit « 2A-b ajusté », permettant un jumelage ponctuel avec l'autoroute A 62 et un passage à distance des bourgs d'Auvillar, Bardigues, Saint-Michel, Le Pin et Caumont. Ce fuseau est situé, à l'ouest, au plus proche d'Agen. Dans sa partie centrale, il est élargi au sud d'Auvillar et est ensuite situé au nord des communes de Saint-Michel et du Pin. Enfin, à l'est, il franchit la Garonne au sud du périmètre d'études. Au vu de l'analyse réalisée et de l'expression de la concertation, nous retenons ce fuseau pour la poursuite des études car il présente le meilleur équilibre entre les impacts sur l'environnement et les territoires, d'une part, et les aspects techniques et économiques, d'autre part. Les études à entamer pourront inclure l'hypothèse d'un tunnel au droit d'Auvillar.

Secteur situé entre la traversée de la Garonne au sud de Castelsarrasin et la traversée de l'Hers à l'ouest de Castelnau d'Estrètefonds

Concernant le secteur situé entre la traversée de la Garonne au sud de Castelsarrasin et la traversée de l'Hers à l'ouest de Castelnau d'Estrètefonds, quatre fuseaux complémentaires ont été étudiés par RFF pour tenir compte des propositions alternatives formulées par les collectivités territoriales. De plus, RFF a analysé une proposition alternative privilégiant un tracé plus à l'est. L'analyse multicritères comparative a permis de montrer que la variante D représentait le meilleur compromis au regard des enjeux physiques, humains, patrimoniaux et paysagers. Il s'agit également de la variante la plus favorable au niveau des enjeux naturels et biologiques. Elle nécessitera la réalisation d'un tunnel et d'un viaduc afin de pouvoir franchir le coteau présent au niveau de Pompignan, ce qui devrait permettre de diminuer les différents impacts dans les secteurs de Pompignan et Saint-Rustice. Cette solution sera prise en compte pour la poursuite des études, une attention particulière étant nécessaire pour le passage au droit du hameau de Benis.

Toutefois, RFF examinera également, dans le cadre de la nouvelle phase d'études qui va s'engager, la faisabilité d'une variante de tracé reposant sur un jumelage plus étroit avec l'A 62 dans le secteur allant du sud de Campsas jusqu'à un raccordement à la ligne existante plus au sud vers Toulouse, afin de chercher à diminuer encore l'impact de la ligne nouvelle sur l'environnement et notamment sur le milieu humain. Vous nous adresserez les résultats de ces études complémentaires d'ici le début de l'année 2011. Sur cette base, nous examinerons alors s'il y a lieu de faire évoluer le choix de la variante D.

En tout état de cause, dans la suite des études, une insertion exemplaire des tracés dans les territoires traversés sera recherchée, en particulier dans les secteurs d'Auvillar, de Montbeton – Lacourt-Saint-Pierre (où une tranchée couverte pourrait être étudiée si le profil en long le permettait), de Bressols et de Pompignan – Saint-Rustice. Dans ce cadre, le rapprochement avec l'autoroute A 62 et la limitation de l'impact visuel et sonore de la sortie sud du tunnel de Pompignan ainsi que la limitation de l'impact sur le vignoble feront l'objet d'une attention particulière. L'ensemble des solutions de tracé étudiées fera l'objet d'une analyse multicritère complète portant notamment sur l'impact sur les milieux humains et naturels, sur le respect des fonctionnalités, ainsi que sur le coût du projet, afin d'éclairer pleinement les décisions.

Secteur d'Uchacq-et-Parentis

Pour le secteur d'Uchacq-et-Parentis, au nord de Mont-de-Marsan, deux nouvelles propositions de fuseaux ont été étudiées à la suite des propositions des maires de certaines des communes concernées. Sur la base de l'analyse comparative multicritère des différentes solutions, nous retenons l'option proposée par le comité de pilotage du 31 mai 2010, à savoir le fuseau dit « nord », qui présente des impacts moindres sur les enjeux humains et physiques ainsi que des meilleures caractéristiques techniques et économiques.

Secteur compris entre le sud du marais d'Orx et la frontière franco-espagnole

L'analyse multicritère conduite par RFF a mis en évidence l'intérêt des fuseaux de passage dits « Ouest Villefranque » et « Ouest Ascaïn », notamment au regard des enjeux environnementaux, physiques, techniques et économiques.

Par ailleurs, le 8 février 2010, nous avons demandé au vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable de diligenter une mission d'échanges et de propositions, afin d'identifier les contraintes spécifiques qui devront être traitées dans le secteur compris entre le sud du marais d'Orx et la frontière franco-espagnole et de proposer, compte-tenu des enjeux territoriaux, les voies de la meilleure intégration possible de la nouvelle infrastructure.

Cette mission, confiée à Mme Marie-Line MEAUX, inspectrice générale de l'administration du développement durable, a notamment confirmé qu'il était possible de concevoir une nouvelle infrastructure préservant toutes les zones sensibles bâties et naturelles. Dans ces conditions, nous validons les conclusions de cette mission qui nous ont été remises le 10 mai 2010, et nous vous demandons de veiller à leur mise en œuvre.

Nous vous demandons donc de poursuivre les études pour pouvoir mettre en service, lorsque la ligne existante à deux voies ne permettra plus de répondre aux besoins de trafics, une ligne nouvelle à deux voies jusqu'à la frontière franco-espagnole sur la base des options dites « Ouest Villefranque » et « Ouest Ascaïn ». En revanche, nous vous demandons de conserver à ce stade deux hypothèses de fuseau, de passage de part et d'autre du secteur de Berrueta sur le territoire de la commune d'Urrugne.

Compte tenu de la sensibilité particulière de ce secteur et sur la base des recommandations de la mission, nous demandons à RFF d'étudier les familles de tracés réels possibles, en vue du choix du tracé définitif. Un nombre restreint mais suffisant de tracés devra être étudié pour couvrir l'éventail des grands choix possibles, notamment pour les hypothèses de mise en souterrain, avec comme principe de base la préservation des zones sensibles du fuseau. Afin de disposer de toutes les bases pour le choix futur, l'étude de ces tracés devra être conduite dans un premier temps jusqu'à un niveau proche d'un avant-projet sommaire, incluant la réalisation préalable des sondages géotechniques adaptés, dont le lancement interviendra à la fin de l'été 2010, et des inventaires écologiques les plus larges. Dans ce cadre, il s'agira de définir les options du raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante au sud de Bayonne, de comparer la pertinence des différents choix techniques pour les tunnels du point de vue de la sécurité ferroviaire, de préciser la performance globale de chaque tracé et de ses ouvrages au regard des objectifs économiques et environnementaux de la ligne nouvelle, et de mesurer leur impact foncier et acoustique.

Par ailleurs, nous avons également demandé au chef de la délégation française à la commission intergouvernementale franco-espagnole pour la supervision de la construction et de l'exploitation de la section internationale de la liaison ferroviaire à grande vitesse « Sud-Europe-Atlantique », d'engager dans les meilleurs délais les échanges nécessaires avec la partie espagnole pour définir les conditions d'une meilleure concordance entre les deux projets de part et d'autre de la frontière. Ces échanges seront notamment l'occasion d'examiner les modalités de franchissement de la Bidassoa, la cohérence de la conception technique des tunnels pour la circulation des trains de fret transportant des matières dangereuses, ainsi que la coordination des règles de priorité de circulation des trains de fret et de voyageurs des deux côtés de la frontière.

Nous avons en outre demandé au préfet de la région Aquitaine de veiller à ce que la révision à mi-parcours du contrat de projet soit l'occasion d'inscrire une étude spécifique concertée entre l'Etat, RFF, et les collectivités territoriales concernées, sur les conditions nécessaires pour faire de la gare d'agglomération de Bayonne un pôle cadencé de correspondance TAGV / TER / transports collectifs urbains et interurbains à l'horizon de la mise en service de la ligne nouvelle. L'inscription de cette gare dans le schéma des nœuds ferroviaires de niveau régional, que RFF devra structurer d'ici 2020 dans le cadre de sa politique de rénovation de l'offre de sillons de circulation des trains sur l'ensemble du territoire national, contribuera également à atteindre cet objectif. Enfin, les lignes de proximité doivent aussi être mises en situation de jouer pleinement leur rôle dans le dispositif de mobilité locale ; à cet effet, nous avons également demandé au préfet de la région Aquitaine de veiller à ce que la préparation des prochains contrats de projet prenne en considération un « plan qualité » des lignes existantes, confortant et développant les actions déjà en cours notamment sur les lignes Bayonne-Saint-Jean Pied de Port, Bayonne-Puyoô et Bayonne-Hendaye, et déclinant le volet « transports » du contrat territorial signé en septembre 2008 entre l'Etat, le Conseil régional d'Aquitaine, le Conseil général des Pyrénées Atlantiques et le Conseil des élus du Pays basque.

Autres secteurs des GPSO

Dans les autres secteurs des GPSO, nous retenons les propositions du comité de pilotage du 11 janvier 2010, compte tenu des résultats des analyses multicritères des différentes solutions étudiées, ainsi que de la concertation conduite par RFF sur le projet.

Modalités de desserte des agglomérations

Desserte de l'agglomération d'Agen

Les études relatives à la desserte de l'agglomération d'Agen ont montré la complexité des enjeux, tant en ce qui concerne l'opportunité d'une gare nouvelle, que des modalités de sa desserte par les modes ferroviaire et routier. Au regard des débats qui ont eu lieu sur ce sujet, il nous paraît nécessaire de poursuivre les études sur les différentes options de dessertes en retenant comme solution de référence le principe d'une gare nouvelle reliée par une nouvelle infrastructure ferroviaire à la gare centre.

Ces études complémentaires devront préciser, pour chacune des différentes options envisageables – desserte par la gare centre ou par une gare nouvelle –, l'économie globale de la desserte en tenant compte des aménagements connexes d'accès ferroviaires et routiers à une gare nouvelle en lien avec les maîtres d'ouvrage concernés, les perspectives de fréquentation, les impacts sur l'exploitation ferroviaire en lien avec l'autorité organisatrice des transports régionaux, ainsi que les impacts sur les territoires. S'agissant des perspectives de fréquentation et des impacts sur l'exploitation ferroviaire, nous souhaitons la mise en place d'un travail approfondi entre RFF et la SNCF, en tant qu'entreprise ferroviaire de référence et gestionnaire des gares, afin de préciser les enjeux de manière partagée. Les résultats de ces études seront soumis à la consultation formelle prévue à la fin de l'étape 2 des études organisée sous l'égide du préfet coordonnateur. Sur ces bases, nous arrêterons alors définitivement les modalités de desserte de l'agglomération d'Agen.

Desserte de l'agglomération de Montauban

A la suite du débat public relatif à la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, il a été décidé d'étudier la desserte de Montauban par une gare nouvelle en correspondance avec les transports ferroviaires régionaux. Sur la base des résultats des études conduites par RFF, nous retenons le principe d'une gare nouvelle située à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne classique, au sud de la zone d'activités d'Albasud.

Desserte de l'agglomération de Mont-de-Marsan

L'agglomération de Mont-de-Marsan sera desservie par une gare nouvelle sur la ligne nouvelle, au nord-est de l'agglomération, au plus près de l'échangeur A65 du Caloy afin de permettre sa desserte routière. La poursuite des études retiendra le principe d'une liaison TER entre la gare centre et la gare nouvelle, assurée en partie par la ligne existante Mont-de-Marsan - Roquefort et en partie par la création d'une nouvelle infrastructure.

Desserte de l'agglomération de Dax

La desserte de l'agglomération de Dax sera assurée par la gare existante en centre-ville. Pour le trafic de voyageurs, deux raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne classique seront réalisés au sud de Lalouque et au nord de Mées. Un raccordement supplémentaire pour le trafic fret sera prévu au nord de Dax afin de permettre aux trains de marchandises de rejoindre la ligne existante depuis la ligne nouvelle en évitant la traversée de l'agglomération.

Desserte de l'agglomération de Bayonne

Les études conduites par RFF et les échanges avec les collectivités territoriales ont montré l'intérêt d'une desserte de Bayonne par la gare centre actuelle, tout en préservant la possibilité d'inscrire une nouvelle gare sur le réseau existant en centre ville. Pour cette raison, nous retenons cette configuration comme solution de référence sur la base de laquelle les études seront poursuivies. Vous veillerez à ce que les principes de dessertes de l'agglomération de Bayonne qui seront examinés dans le cadre des études de RFF tiennent compte des possibilités offertes par le futur horaire 2020, afin de garantir une diffusion optimale de l'effet de la grande vitesse dans le pays basque.

Toutefois, nous souhaitons que la nouvelle phase d'études qui s'engage soit également l'occasion de continuer l'examen de l'opportunité d'une gare nouvelle sur la ligne nouvelle à un horizon qui reste à préciser. Ces études complémentaires devront analyser les perspectives de dessertes et de fréquentation des différentes solutions, notamment en précisant leur capacité à constituer un arrêt attractif pour les missions internationales. Nous souhaitons à cet effet la mise en place d'un travail approfondi entre RFF et la SNCF afin d'élaborer un diagnostic partagé.

Dispositions générales

Nous vous demandons de veiller particulièrement à la qualité de la concertation pour la nouvelle étape des études qui va s'engager. A cet effet, nous souhaitons que l'avancement de ces études soit régulièrement présenté aux commissions consultatives réunissant les élus et les organismes publics des territoires concernés.

Afin d'informer au mieux les personnes concernées par l'ensemble du fuseau retenu pour la poursuite des études et d'éviter de nouvelles contraintes lors de la recherche des tracés en particulier sur le plan urbanistique, nous avons demandé au préfet de la région Aquitaine d'examiner, en lien avec le

préfet de la région Midi-Pyrénées et avec les préfets de département concernés, l'opportunité de prendre en considération la mise à l'étude des branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne de la LGV SEA, en application de l'article L-110.10 du code de l'urbanisme.

Nous vous demandons de garantir la qualité de l'évaluation environnementale sur l'ensemble du projet, en demandant à l'Autorité environnementale le cadrage préalable des études d'évaluation et d'impact environnemental, en mobilisant l'expertise des milieux professionnels et associatifs locaux, et en approfondissant les inventaires écologiques et les études agricoles. Une attention particulière devra être portée au règlement de l'impact du bruit ferroviaire, à l'insertion des ouvrages d'arts, notamment dans le cadre d'une vision globale de la préservation des paysages, ainsi qu'à l'impact du projet pour la gestion des ressources en eau.

Nous vous demandons d'engager d'ores-et-déjà les réflexions avec l'ensemble des partenaires relatives à la mise en œuvre d'une politique d'acquisitions foncières anticipées afin d'être en mesure de l'engager dès que le projet aura atteint un niveau de définition suffisant. Nous souhaitons également la mise en place, le moment venu, de conventions foncières spécifiques avec les collectivités publiques (notamment pour les habitations) et les milieux agricoles, permettant de gérer correctement les suites prévisibles des acquisitions foncières que le projet et ses chantiers rendront nécessaires. Nous attachons une grande importance à ce qu'il soit tenu compte des contraintes foncières locales dans les orientations des conventions foncières spécifiques qui devront être signées avec les collectivités publiques et les milieux agricoles. La phase de réalisation des chantiers de construction des lignes nouvelles devra être conçue comme la première étape de l'insertion et nous souhaitons que les prochains dossiers d'enquête publique incluent les grands principes de gestion de cette phase.

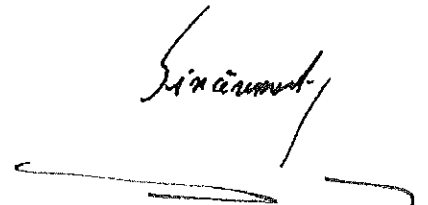
Enfin, la concertation engagée lors de la première phase des études a montré que les fondements des projets ne sont pas toujours compris, qu'il s'agisse des trafics attendus ou des rapports entre les lignes existantes et les lignes nouvelles. Un effort de clarification nous apparaît nécessaire. Aussi, à l'occasion de la prochaine phase d'étude, nous vous demandons de préciser les projections de trafics associées à la réalisation des projets, notamment dans le cadre du développement des réseaux trans-européens, et d'établir un document présentant, sur le réseau ferroviaire concerné, la cohérence des actions engagées pour conforter la capacité des lignes existantes (notamment pour la circulation du fret) et préparer dans le même temps la nécessaire réalisation des lignes nouvelles. L'ensemble de ces analyses, pour lesquelles nous demandons au vice-président du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable de vous apporter l'appui de ses experts, devra pouvoir faire l'objet d'un examen transparent, afin de tendre vers une vision partagée de l'apport de la grande vitesse et des perspectives d'évolution du fret ferroviaire sur les territoires concernés.

Enfin, nous souhaitons que le préfet coordonnateur puisse assurer, en lien avec le préfet de la région Midi-Pyrénées, la plus large communication de ces décisions avec la collaboration des services de RFF.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.



Jean-Louis BORLOO



Dominique BUSSEREAU



Préfecture
Direction des actions de l'Etat
et des collectivités locales
Bureau des actions de l'Etat

Arrêté DAECL - N° 2014-105

Portant modification de l'arrêté DAECL n°2010-1631 en date du 26 octobre 2010, portant prise en considération des études d'élaboration de lignes nouvelles ferroviaires des Grands Projets du Sud-Ouest et aménagement des lignes ferroviaires existantes Bordeaux / Hendaye et Mont-de-Marsan / Roquefort.

Le Préfet des Landes,
Chevalier dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur,
Officier dans l'Ordre National du Mérite,

VU le Code de l'Urbanisme et notamment les articles L111-1, L.111-7, L111-8, L111-10, L111-11 L.422-5, R.111-47, R.123-13 et R123-22 ;

VU la loi n°2009-967 du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et notamment ses articles 11 et 12 portant sur les priorités des lignes nouvelles, dont le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ;

VU la décision du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 d'inscrire les lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne sur la carte des infrastructures à long terme ;

VU les décisions du Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France des 13 avril 2006 et 8 mars 2007 actant la poursuite des études menées par RFF relatives aux lignes à grande vitesse Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Espagne;

VU la déclaration d'intention signée le 25 janvier 2007 entre le Ministre Chargé des Transports, les Présidents des conseils régionaux d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées, de Poitou-Charentes et le Président de RFF, d'étudier les deux projets de lignes nouvelles Bordeaux –Toulouse et Bordeaux – Espagne selon une procédure accélérée;

VU la décision du ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer en date du 27 septembre 2010 arrêtant le fuseau d'études de 1000 m et les fonctionnalités des futures lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne ;

VU l'arrêté préfectoral DAECL n°2010-1631 en date du 26 octobre 2010, portant prise en considération pour le département des Landes, des études d'élaboration de lignes nouvelles ferroviaires des Grands Projets du Sud-Ouest et aménagement des lignes ferroviaires existantes Bordeaux-Hendaye et Mont-de-Marsan-Roquefort ;

VU les approbations complémentaires du ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer en dates 6 juin 2011 et du 29 juillet 2011 sur les fonctionnalités retenues pour la nouvelle infrastructure ;

VU la décision ministérielle du 30 mars 2012 fixant la consistance du programme du GPSO (lignes nouvelles, aménagements de la ligne existante au sud de Bordeaux et aménagements de la ligne existante au nord de Toulouse), les principales fonctionnalités et le tracé des lignes nouvelles pour la quasi-totalité du linéaire ;

VU la décision ministérielle du 23 octobre 2013 arrêtant le tracé pour les derniers secteurs en suspens, retenant pour la phase d'enquête publique de 2014 les opérations les plus prioritaires (à savoir les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, ainsi que la réalisation des aménagements de la ligne existante au nord de Toulouse et au sud de Bordeaux) et prévoyant de soumettre ultérieurement à une enquête publique la section de ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole ;

CONSIDERANT qu'il convient de ne pas compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation du projet de travaux publics par la réalisation de travaux, constructions, installations ou occupations du sol sur la future emprise,

CONSIDERANT qu'il convient, dans ces conditions, de contrôler l'utilisation des sols dans le périmètre d'études ;

CONSIDERANT que l'arrêté préfectoral DAECL n°2010-1631 en date du 26 octobre 2010 portant prise en considération pour le département des Landes des études d'élaboration de lignes nouvelles ferroviaires des Grands Projets du sud-Ouest et aménagement des lignes ferroviaires existantes BORDEAUX-HENDAYE et MONT-DE-MARSAN-ROQUEFORT doit être modifié pour tenir compte du tracé arrêté par les décisions ministérielles du 30 mars 2012 et du 23 octobre 2013 ;

Sur proposition de la Secrétaire Générale de la préfecture des Landes,

ARRETE :

Article 1 – Le présent arrêté modifie l'arrêté DAECL n°2010-1631 en date du 26 octobre 2010, portant prise en considération des études d'élaboration de lignes nouvelles ferroviaires des Grands Projets du Sud-Ouest et aménagement des lignes ferroviaires existantes Bordeaux / Hendaye et Mont-de-Marsan/ Roquefort.

Article 2 – Sont abrogées les annexes 1 et 2 de l'arrêté DAECL n°2010-1631 susvisé en date du 26 octobre 2010.

Article 3 – L'article 1^{er} de l'arrêté DAECL n°2010-1631 en date du 26 octobre 2010 est modifié et ainsi rédigé :

Article 1 Est prise en considération la mise à l'étude du projet de travaux publics **des lignes nouvelles du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest** et d'aménagement des lignes ferroviaires existantes BORDEAUX/ HENDAYE et MONT-DE-MARSAN / ROQUEFORT sur le territoire des communes de ANGOUME, ARUE, BEGAAR, BENESSE-MAREMNE, BEYLONGUE, BOURRIOT-BERGONCE, CANENX-ET-REAUT, CARCEN-PONSON, CERE, GELOUX, GOURBERA, HERM, LABENNE, LALUQUE, LESGOR, LUCBARDEZ-ET-BARGUES, MAGESCQ, MEES, **MONT-DE-MARSAN**, ONDRES, ORX, OUSSE-SUZAN, PONTONX-SUR-L'ADOUR, POUYDESSEAUX, RETJONS, RIVIERE-SAAS-ET-GOURBY, ROQUEFORT, SAINT-AVIT, SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE, SAINT JEAN DE MARSACQ, SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX, SAINT-MARTIN-D'ONEY, SAINT-PAUL-LES-DAX, SAINT-VINCENT-DE-PAUL, SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE, SAINT-YAGUEN, SARBAZAN, SAUBRIGUES, TARNOS et UCHACQ-ET-PARENTIS.

*La décision de prise en considération cesse de produire effet si, dans un délai de dix ans à compter de son entrée en vigueur l'exécution des travaux publics ou la réalisation de l'opération d'aménagement n'a pas été engagée (**alinéa sans changement**).*

Article 4 - Les articles 2, 3, 4 de l'arrêté DAECCL n°2010-1631 en date du 26 octobre 2010 sont modifiés et ainsi rédigés :

Article 2 – *Le périmètre de prise en considération sur le département des Landes est représenté sur des cartes issues de planches au 1/25 000^{ème} pour ce qui concerne chacune des communes mentionnées à l'article 3 ci-dessus. Ces cartes **modifiées** sont annexées au présent arrêté. Elles peuvent être consultées en Préfecture des Landes, à la Sous-Préfecture de Dax, à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Landes, dans les communes concernées et établissements publics compétents.*

Article 3 - *A l'intérieur des zones ainsi délimitées et à compter de la publication du présent arrêté, un sursis à statuer pourra être opposé aux demandes d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations, dans les formes prévues aux articles L.111.7, L.111.8 et L.111.10 du code de l'urbanisme (**sans changement**).*

Article 4 - *Les autorités compétentes pour la délivrance des autorisations applicables aux travaux, constructions et installations nécessitant une autorisation ou une déclaration préalable, devront recueillir, conformément aux dispositions de l'article L.422-5 du code de l'urbanisme, l'avis conforme du représentant de l'État dans le département sur tout projet situé dans le périmètre de prise en considération.*

Article 5 - Une copie du présent arrêté sera notifiée aux maires des communes mentionnées à l'article 3 du présent arrêté et aux présidents des établissements publics concernés, compétents en matière de plan local d'urbanisme.

La mise à jour des plans d'occupation des sols et plans locaux d'urbanisme sera effectuée par les maires et présidents d'établissements publics compétents selon les modalités prévues à l'article R123-22 du Code de l'Urbanisme.

Article 6 - Le présent arrêté sera affiché pendant un mois dans les mairies des communes concernées ou au siège des établissements publics compétents en matière de plan local d'urbanisme et, dans ce cas, dans les mairies des communes membres concernées. L'accomplissement de cette formalité sera constaté par certificat d'affichage dressé par les maires des communes ou les présidents des établissements publics.

Mention de cet affichage sera insérée par les soins du maître d'ouvrage, en caractères apparents, dans un journal diffusé dans le département.

Chacune des formalités de publicité mentionnera les lieux où le dossier peut être consulté.

Article 7 - La Secrétaire Générale de la préfecture des Landes, le Sous-Préfet de l'arrondissement de Dax, le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer, les présidents des établissements publics compétents, les maires des communes mentionnées à l'article 3 du présent arrêté et le Président de Réseau Ferré de France sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au Recueil des Actes Administratifs des services de l'Etat dans le département des Landes et consultable à la Préfecture des Landes, à la Sous-Préfecture de Dax, à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer et dans les communes et établissements publics concernés.

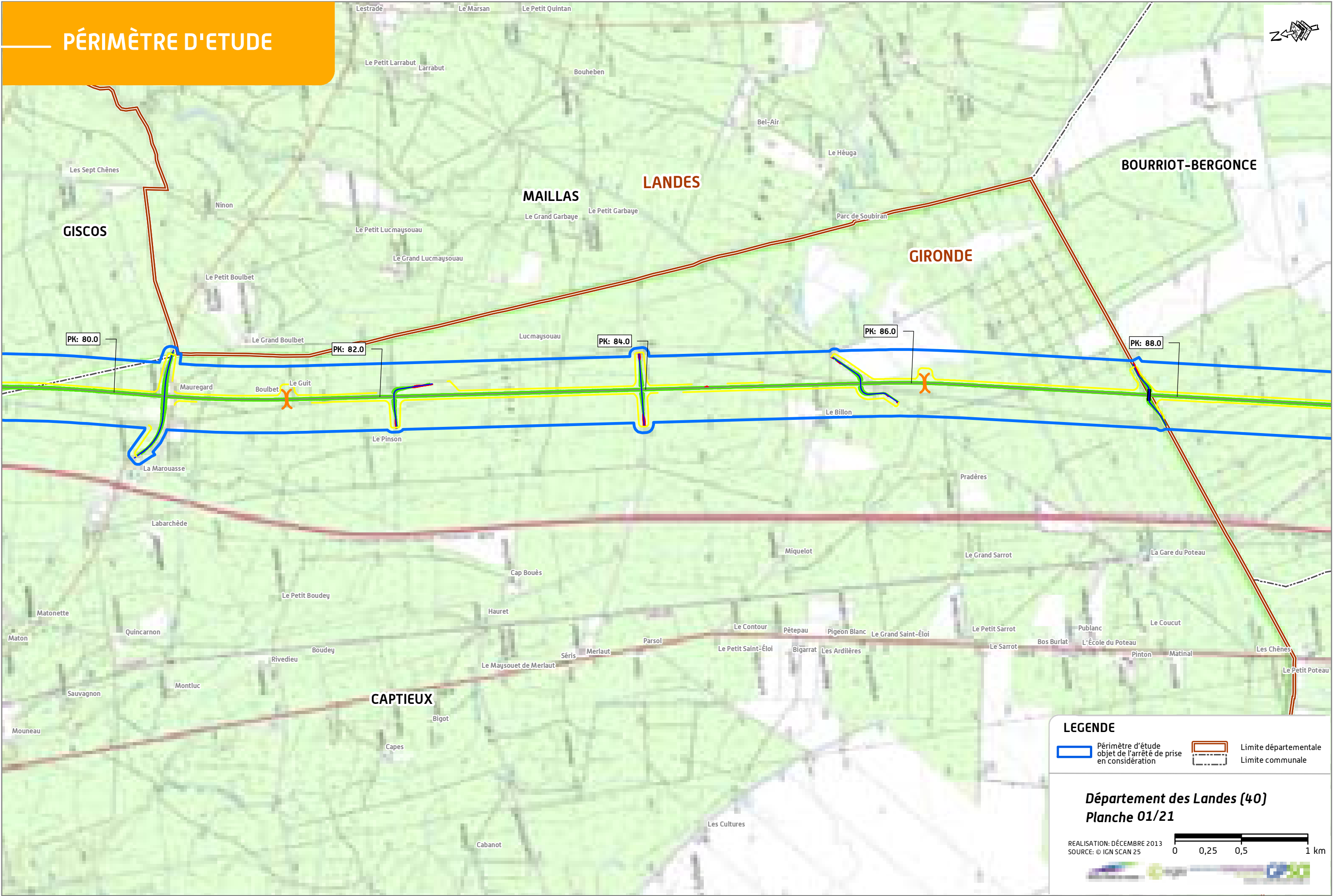
Article 8 - Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif compétent dans un délai de deux mois à compter de l'accomplissement des formalités de publicité visées aux articles 6 et 7, la date à prendre en compte pour l'affichage étant celle du premier jour où il est effectué.

Mont-de-Marsan, le

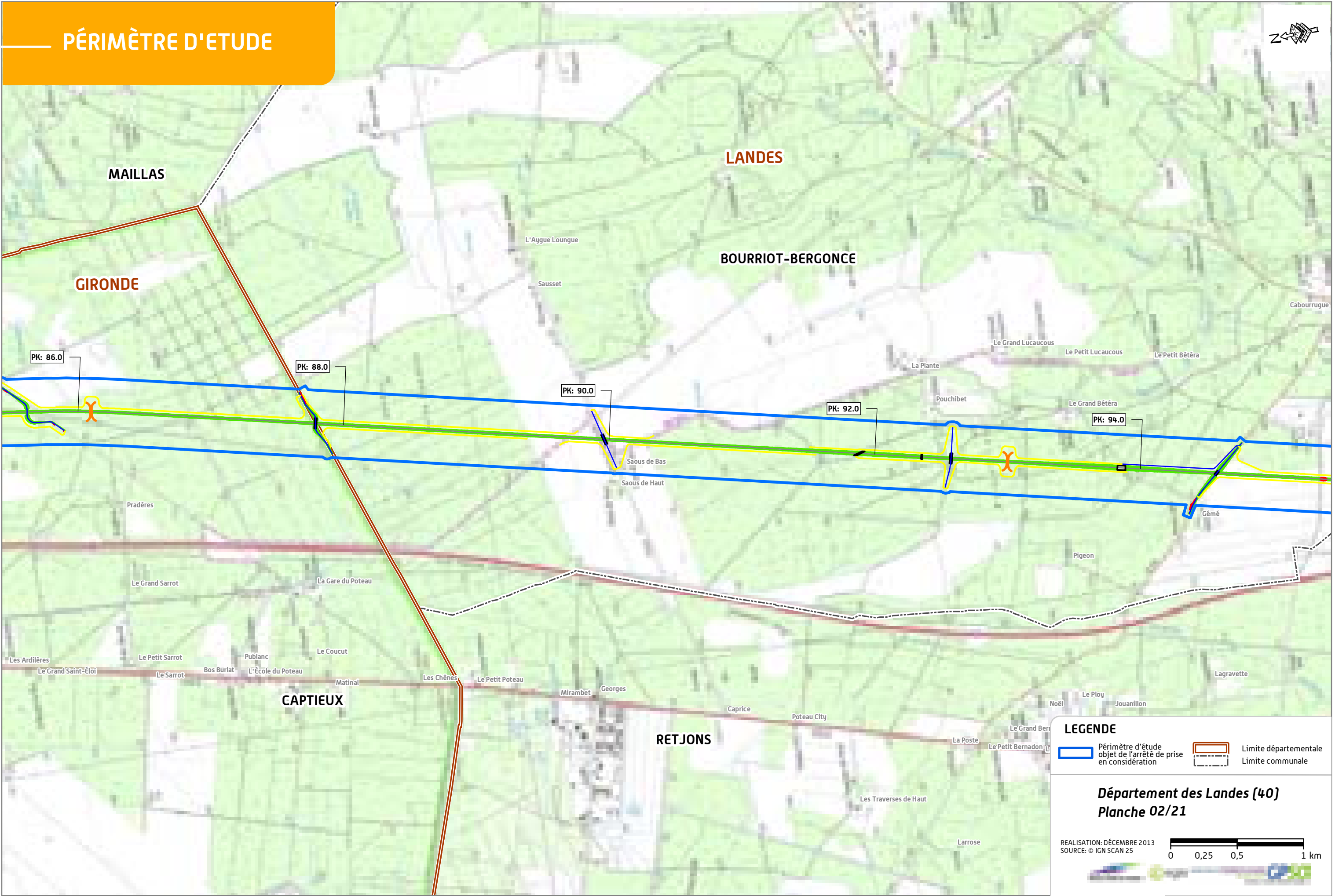
25 Mars 2011


Le Préfet
Claude MOREL

PÉRIMÈTRE D'ETUDE



PÉRIMÈTRE D'ETUDE



LEGENDE

- PÉRIMÈTRE D'ETUDE objet de l'arrêté de prise en considération
- Limite départementale
- Limite communale

Département des Landes (40)
Planche 02/21

REALISATION: DÉCEMBRE 2013
SOURCE: © IGN SCAN 25

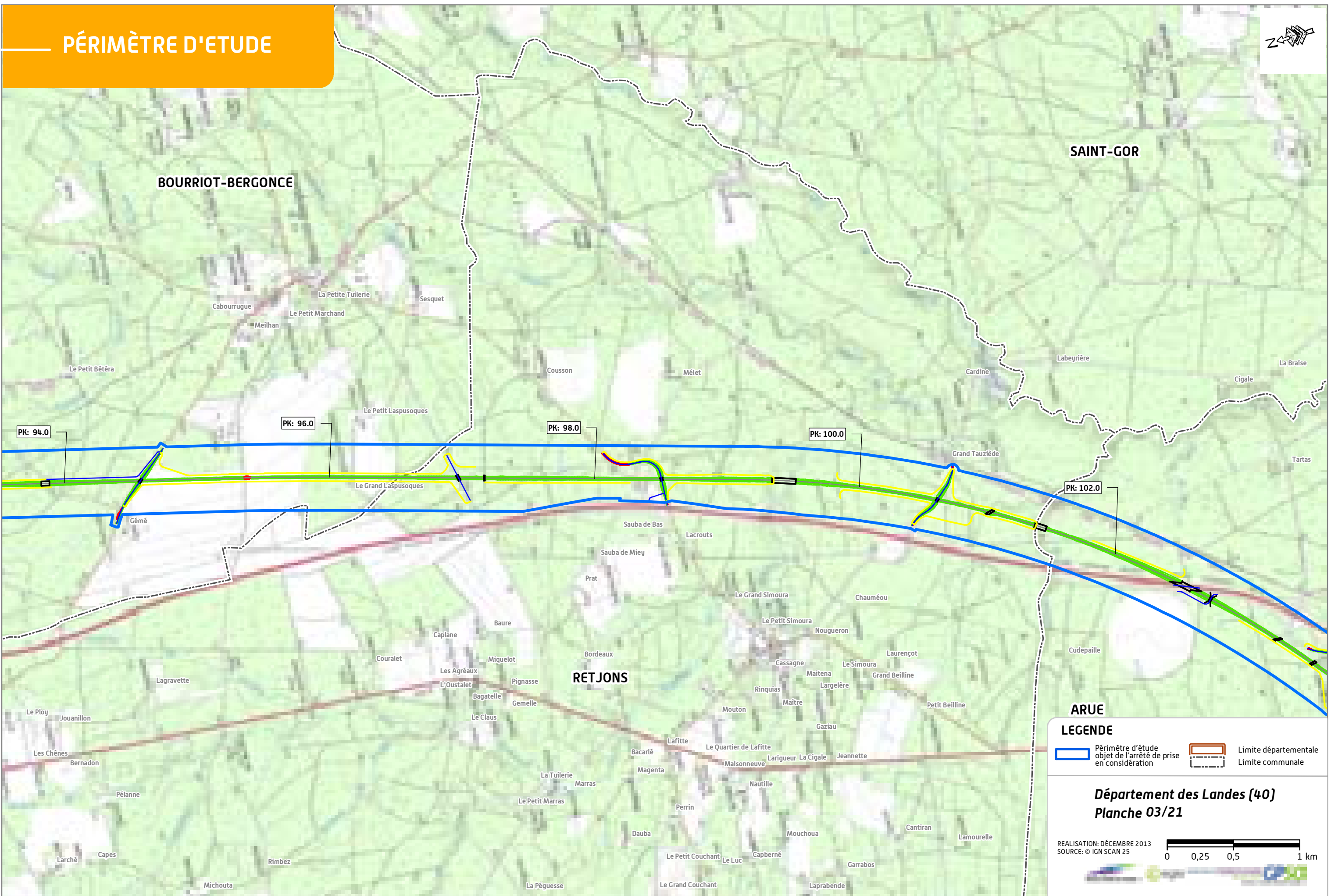


PÉRIMÈTRE D'ETUDE



BOURRIOT-BERGONCE

SAINT-GOR



RETJONS

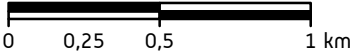
ARUE

LEGENDE

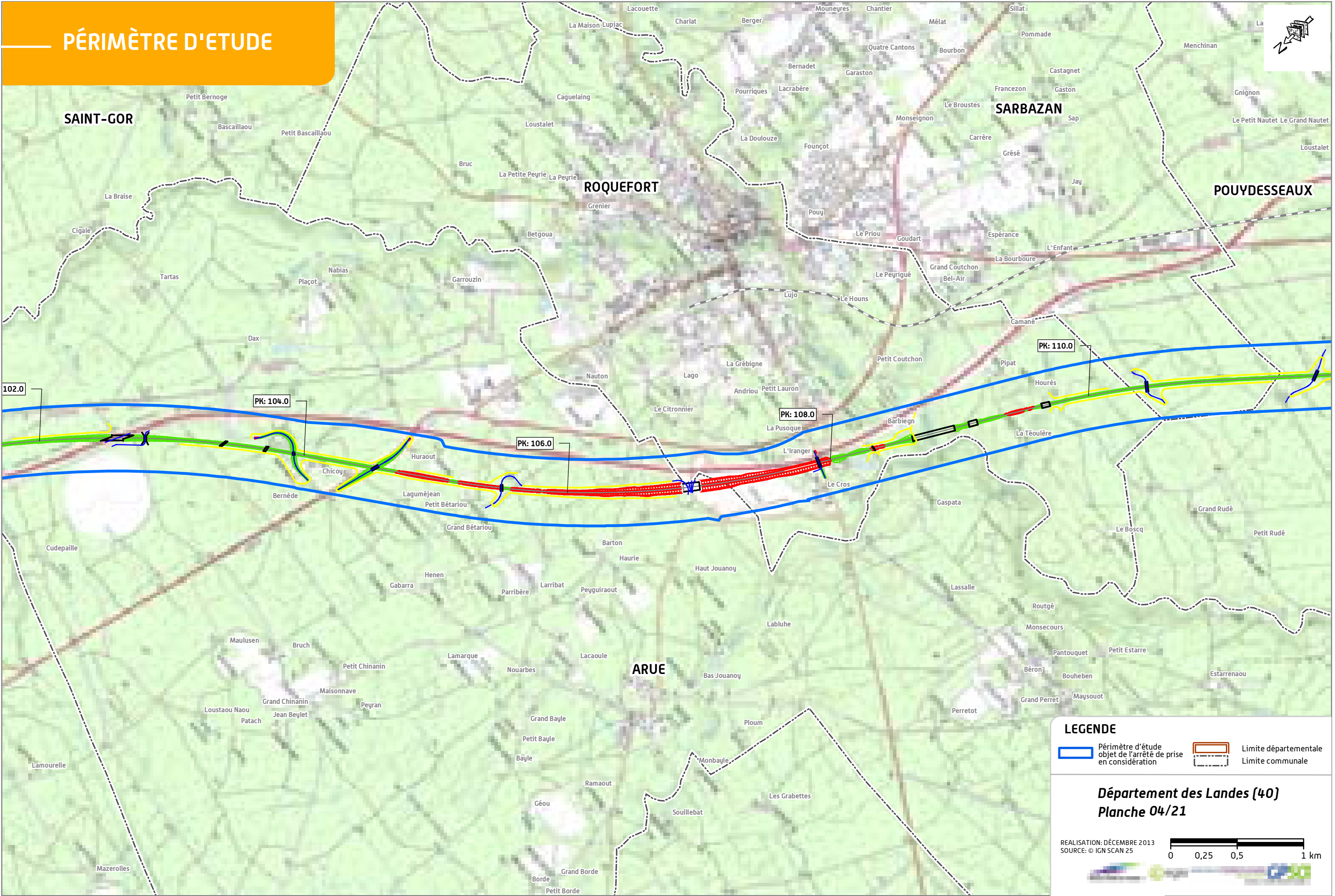
- Périètre d'étude objet de l'arrêté de prise en considération
- Limite départementale
- Limite communale

Département des Landes (40)
Planche 03/21

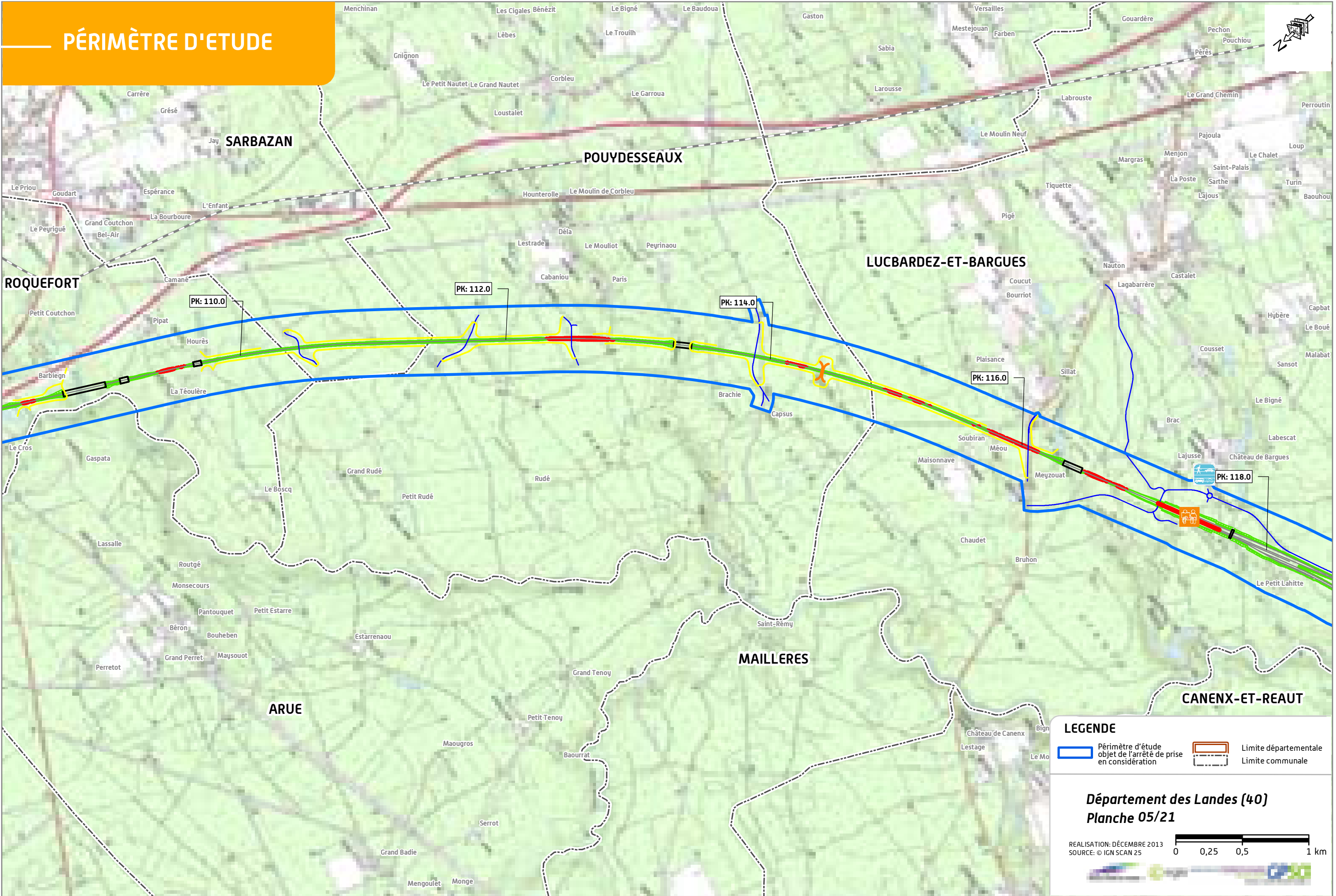
REALISATION: DÉCEMBRE 2013
SOURCE: © IGN SCAN 25



PÉRIMÈTRE D'ETUDE



PÉRIMÈTRE D'ETUDE



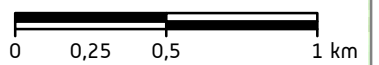
LEGENDE

 Périmètre d'étude
objet de l'arrêté de prise
en considération

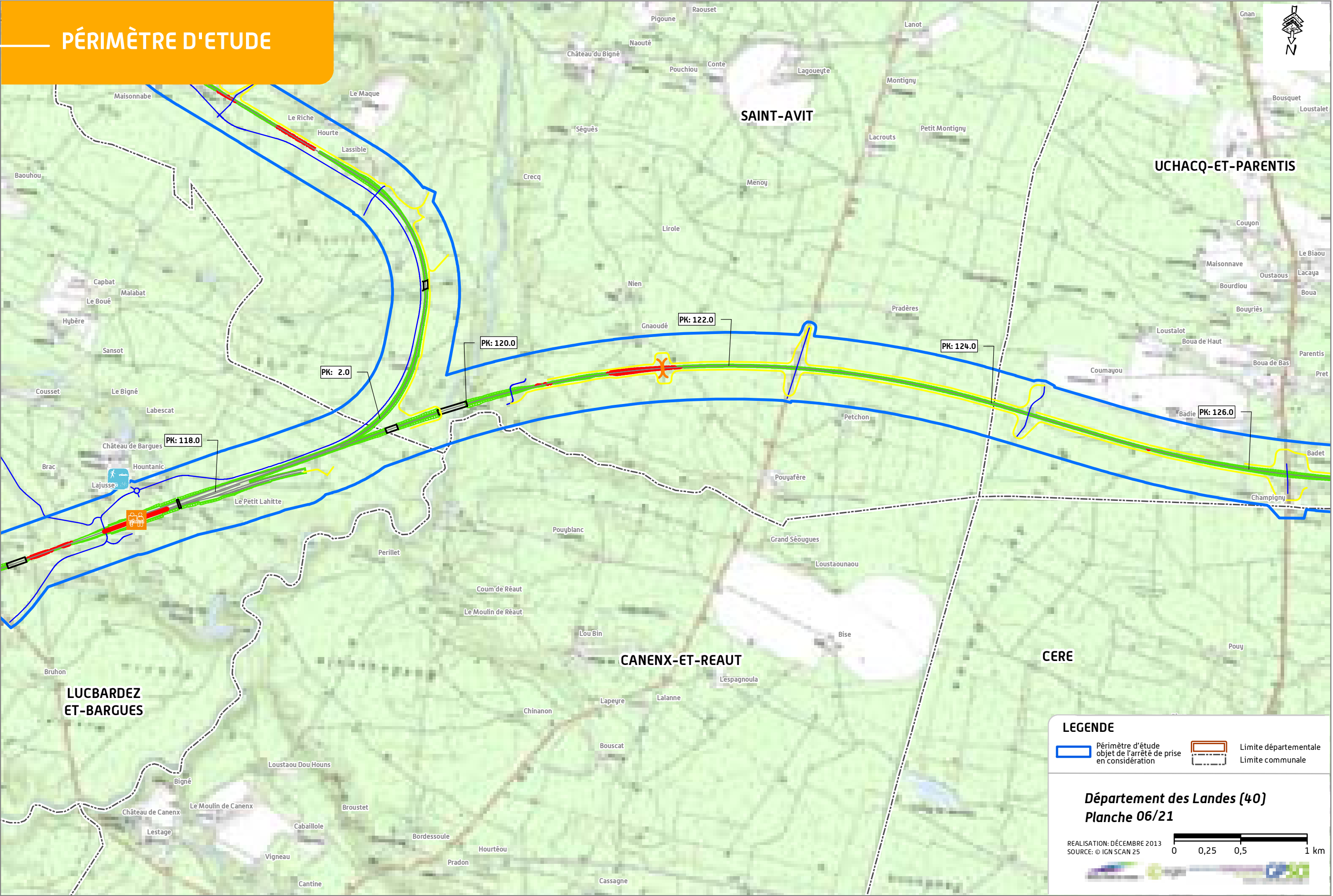
 Limite départementale
 Limite communale

Département des Landes (40)
Planche 05/21

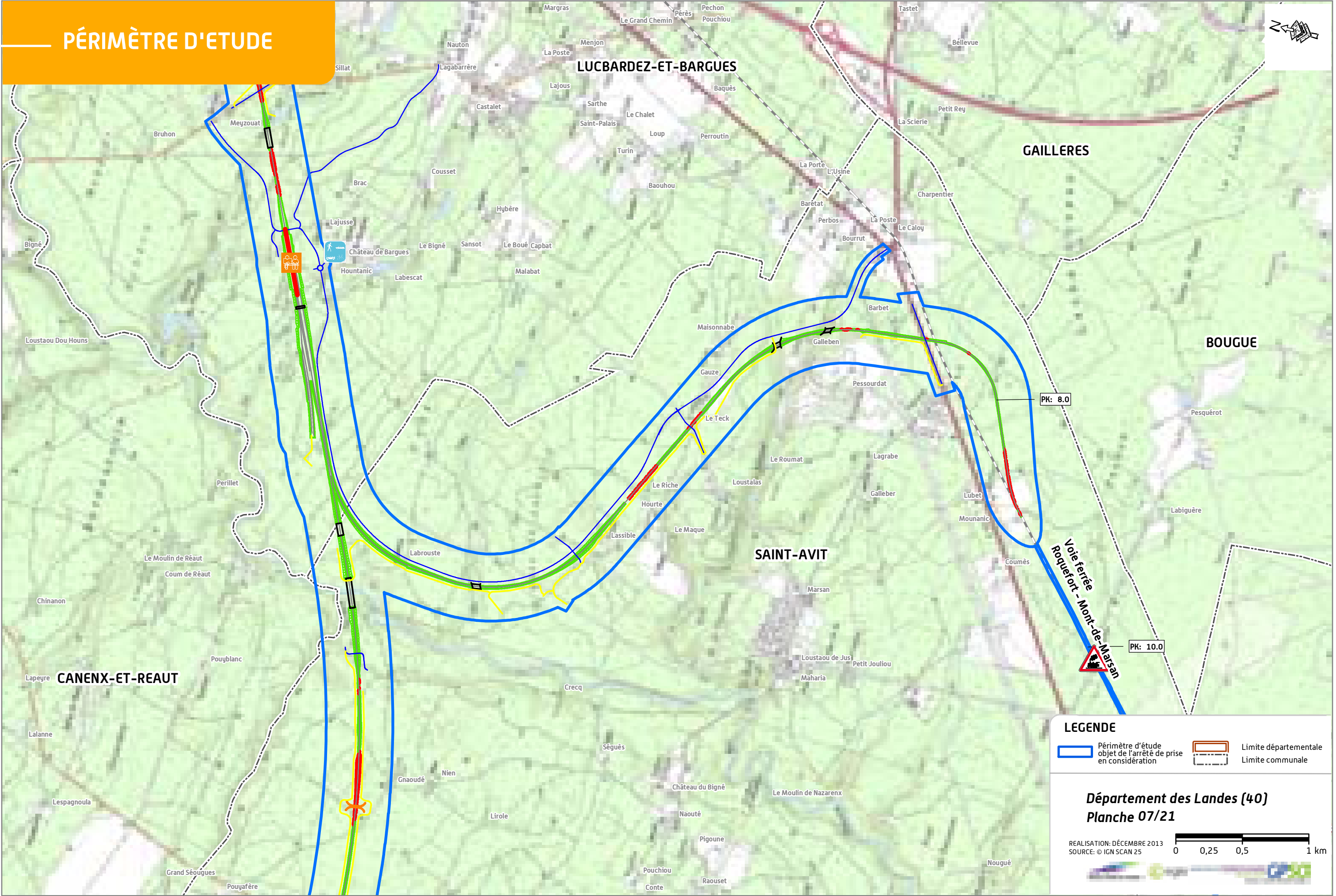
REALISATION: DÉCEMBRE 2013
SOURCE: © IGN SCAN 25



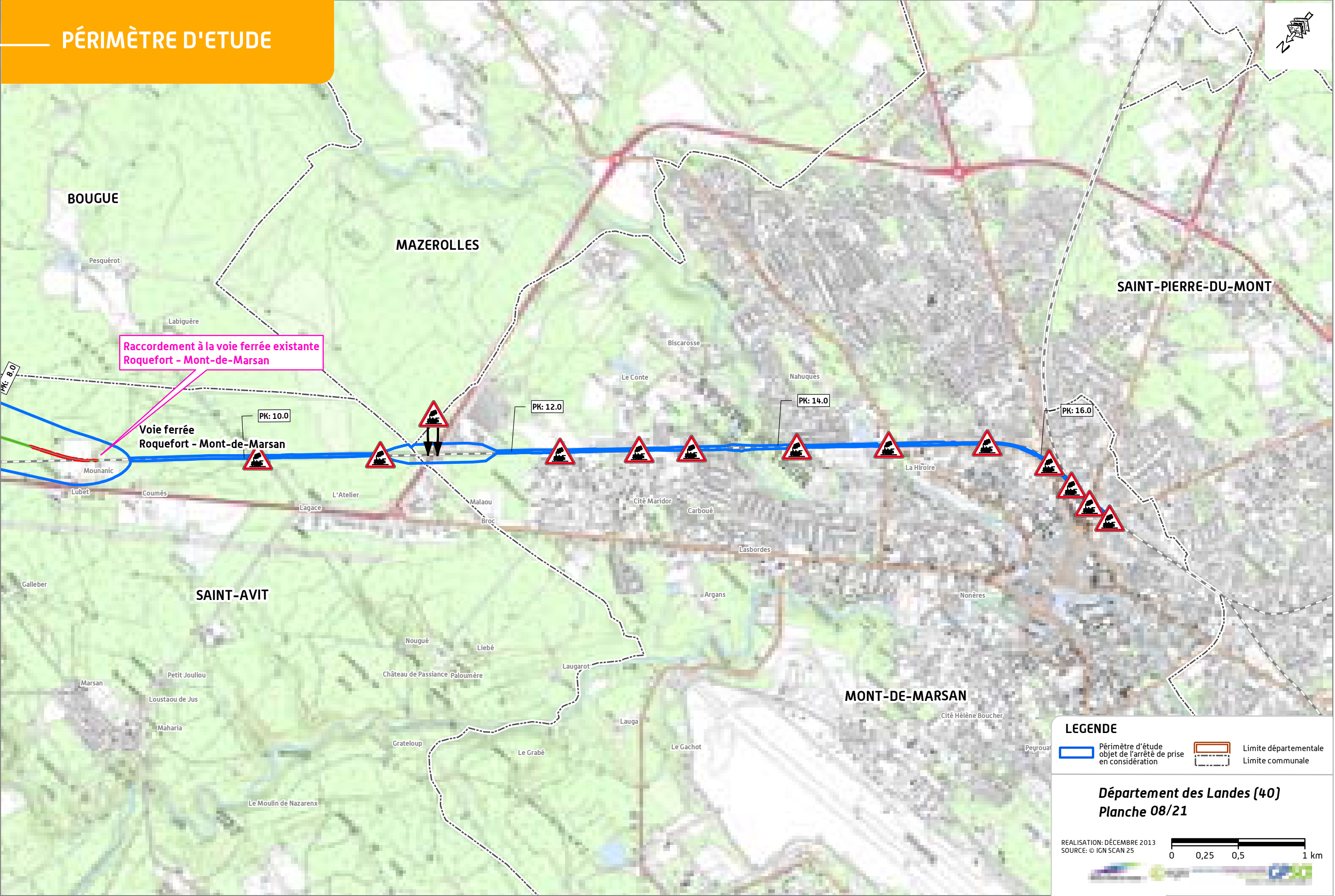
PÉRIMÈTRE D'ETUDE



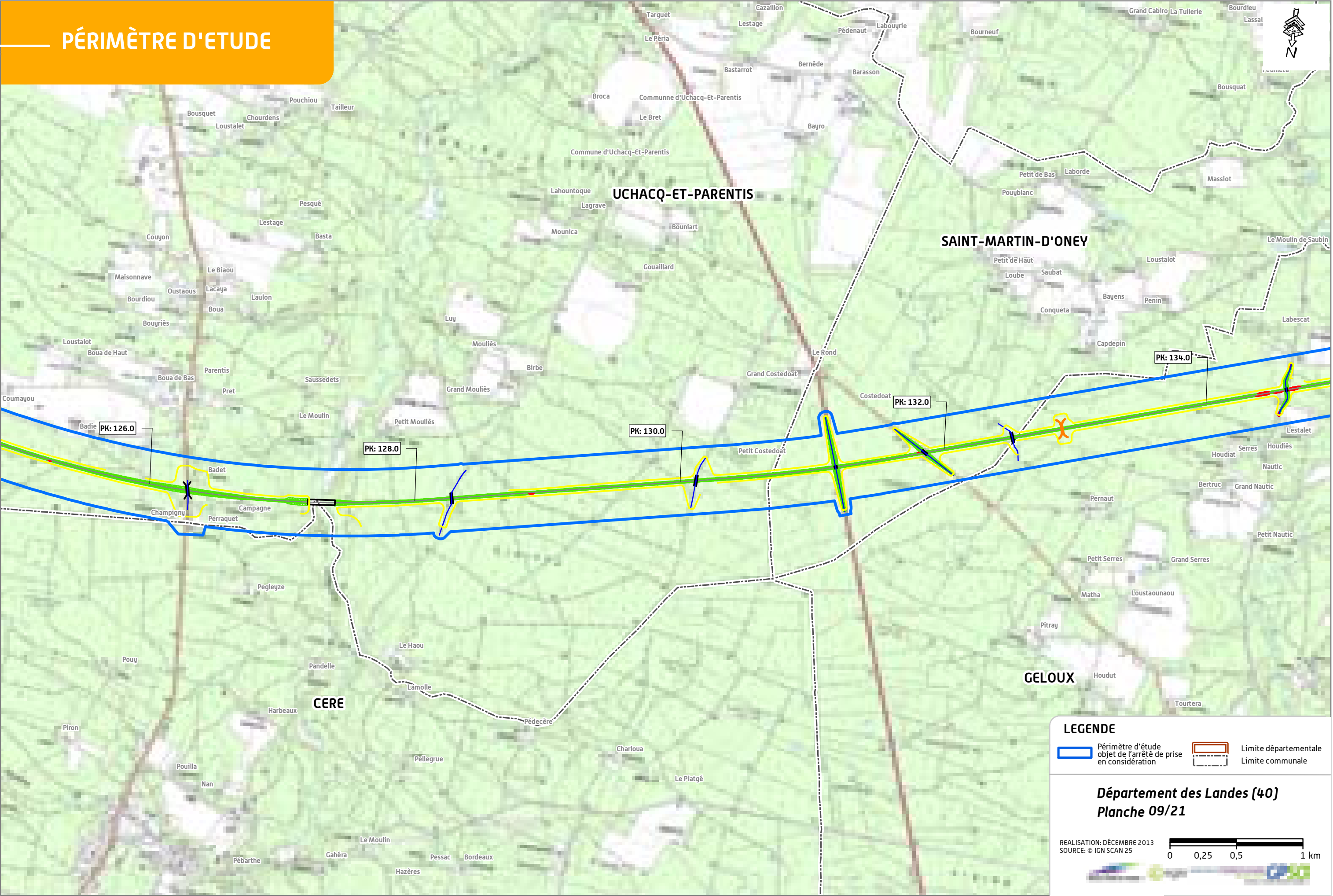
PÉRIMÈTRE D'ETUDE



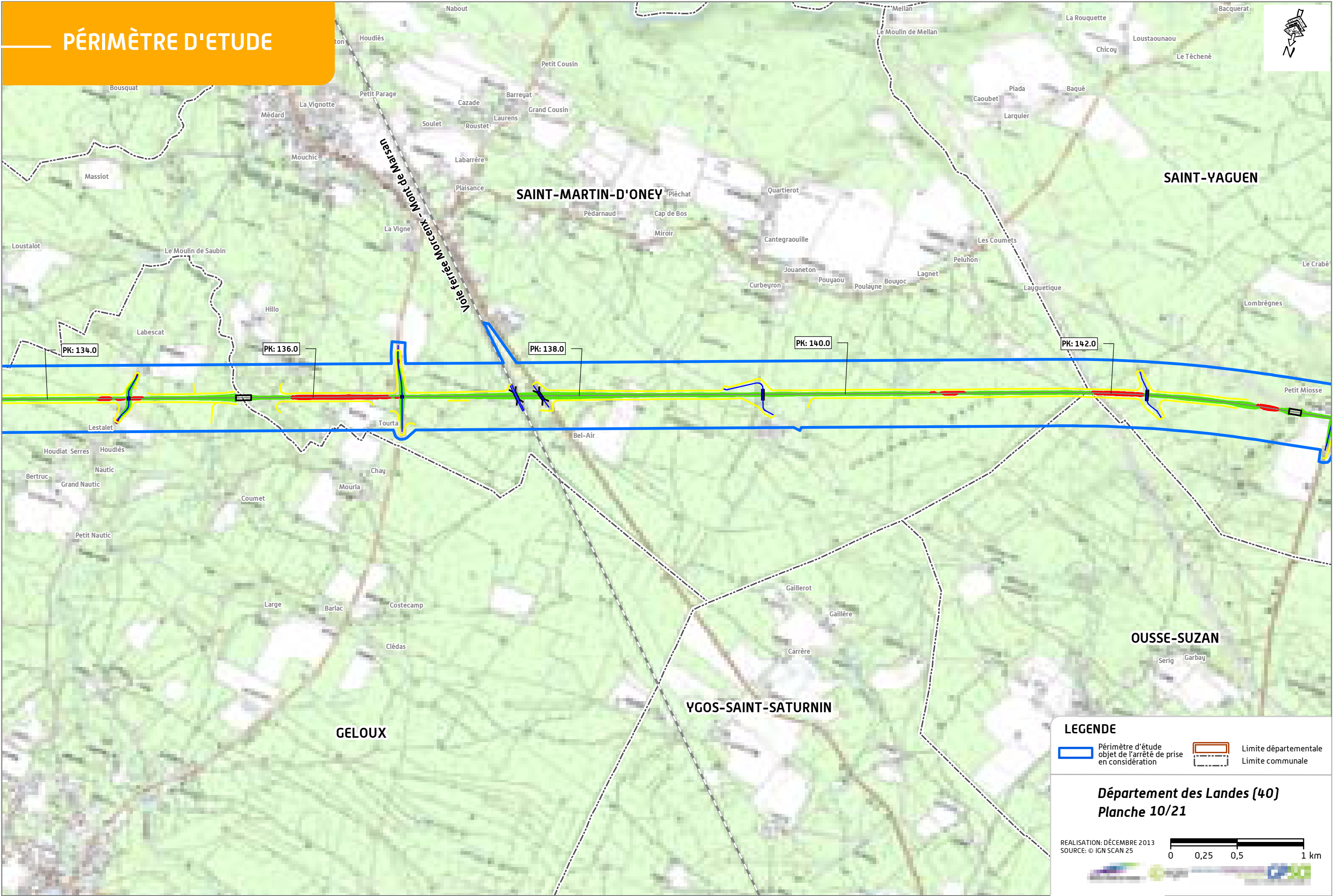
PÉRIMÈTRE D'ETUDE



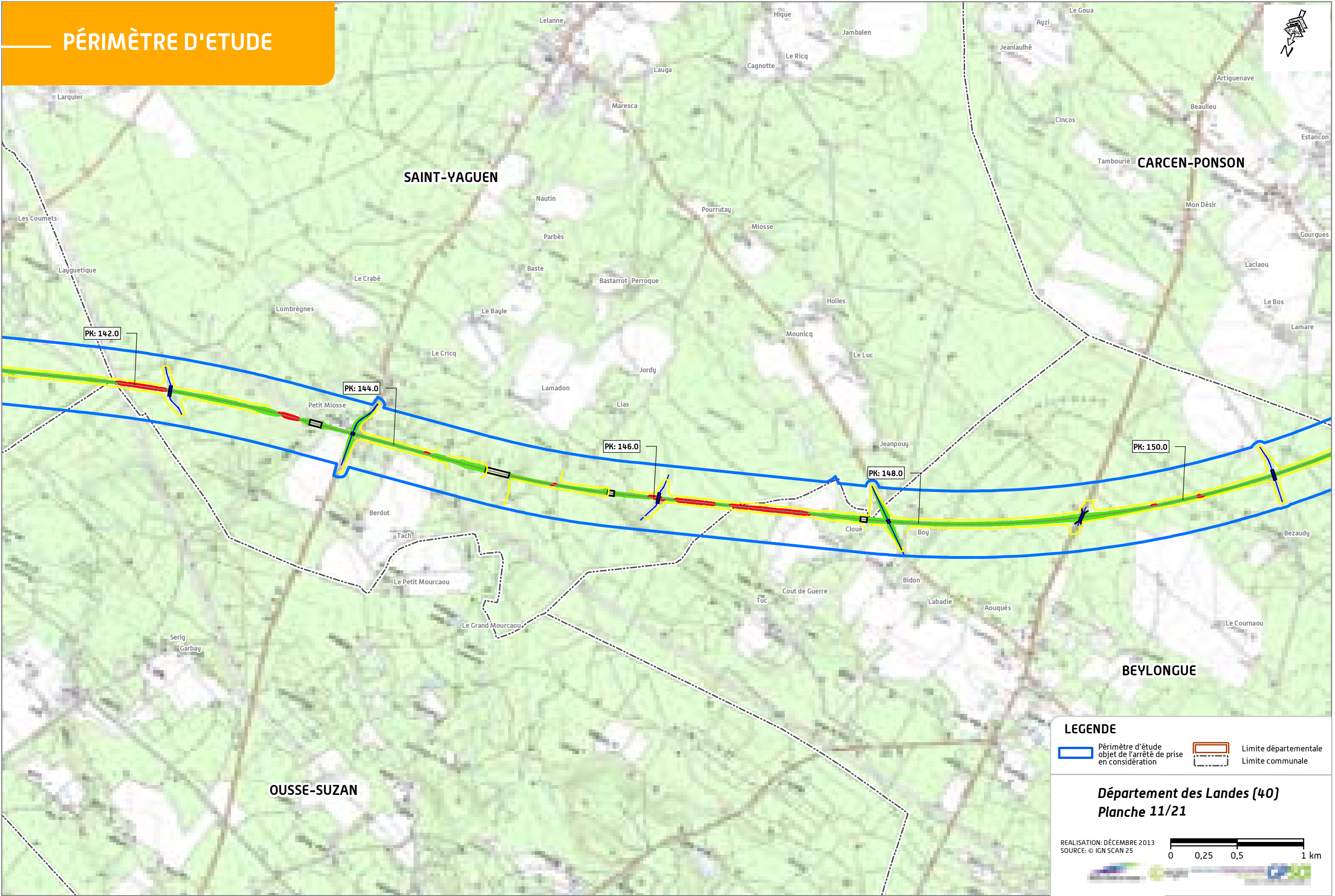
PÉRIMÈTRE D'ETUDE



PÉRIMÈTRE D'ETUDE



PÉRIMÈTRE D'ETUDE

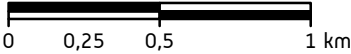


LEGENDE

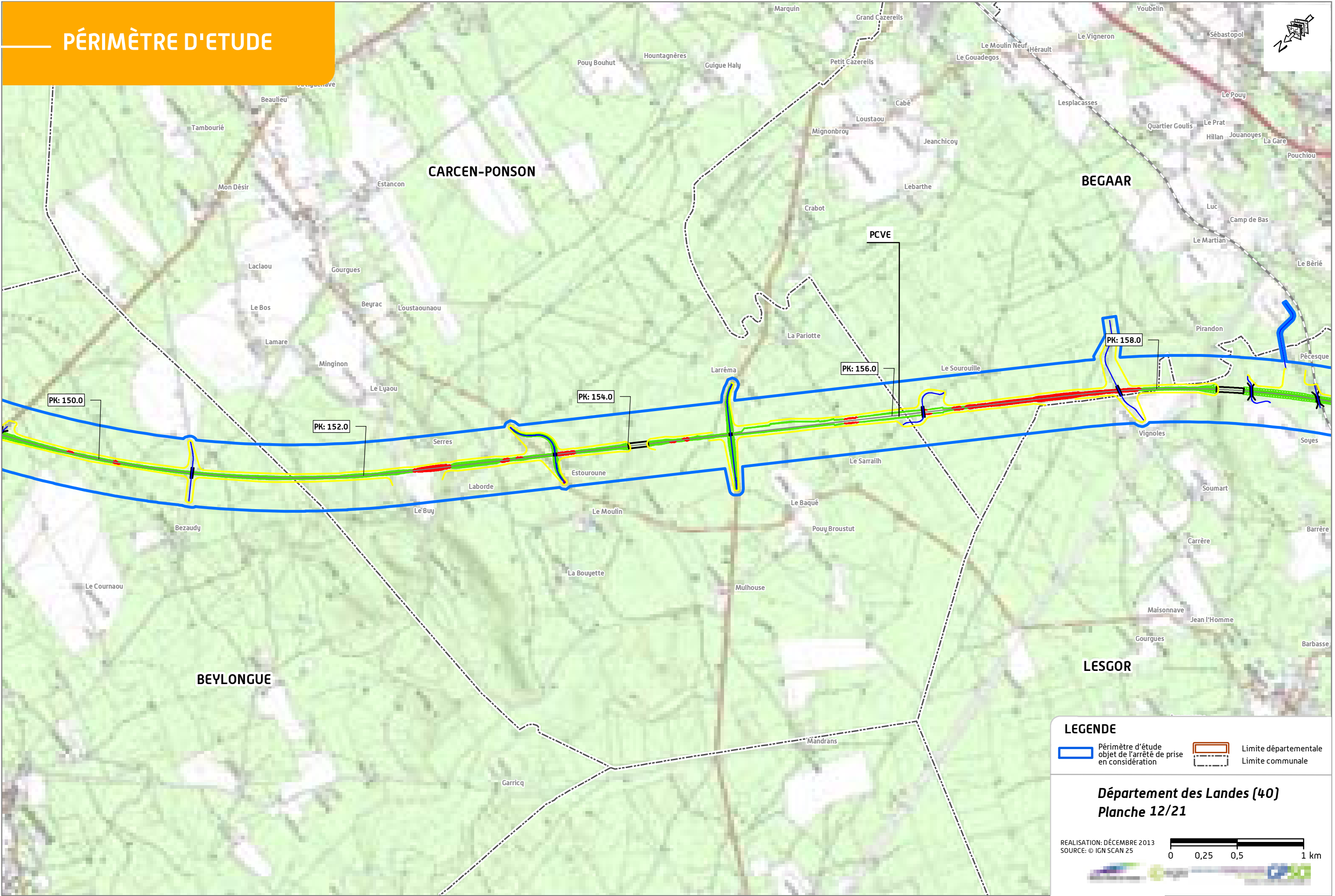
- Périimètre d'étude objet de l'arrêté de prise en considération
- Limite départementale
- Limite communale

Département des Landes (40)
Planche 11/21

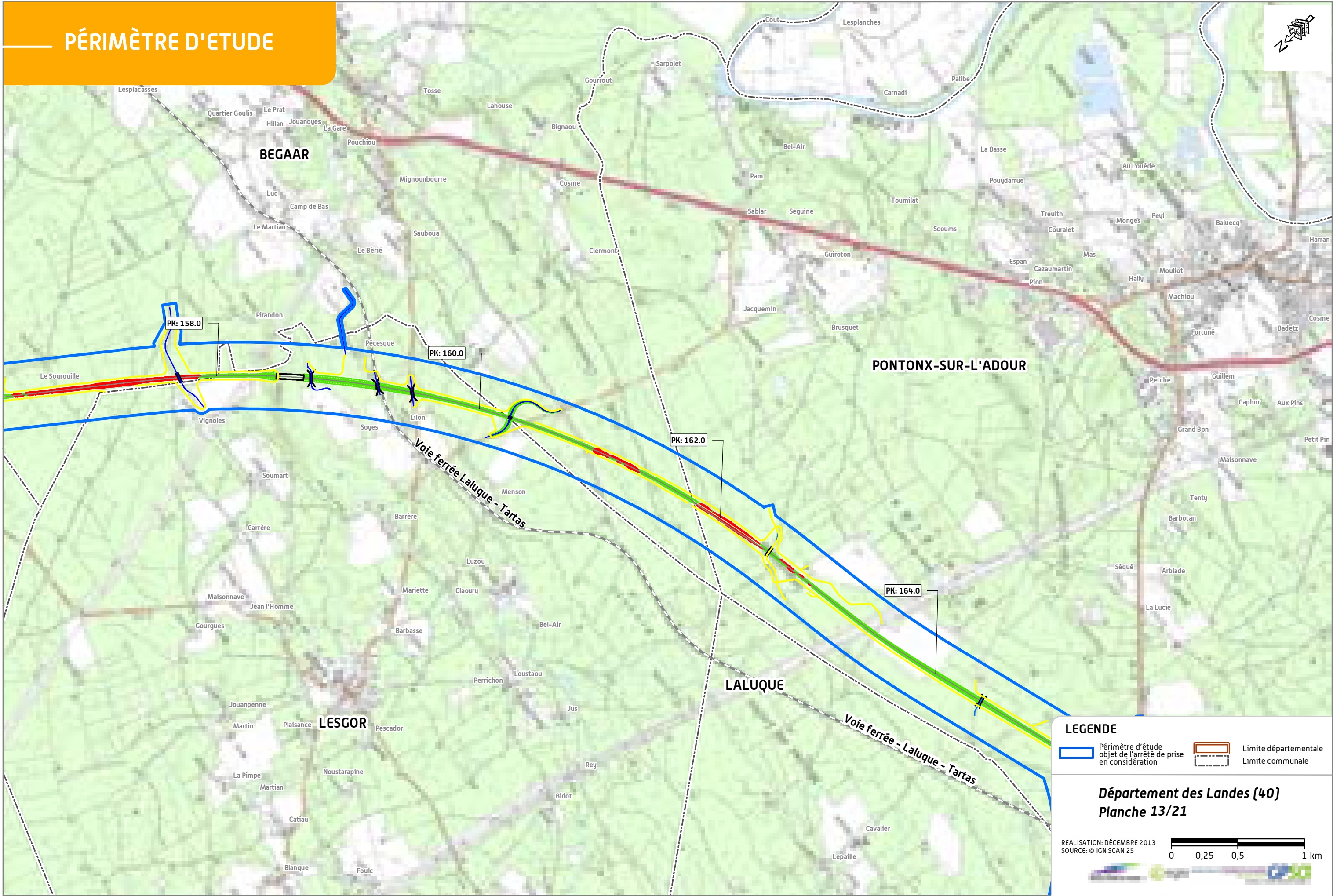
REALISATION: DÉCEMBRE 2013
SOURCE: © IGN SCAN 25



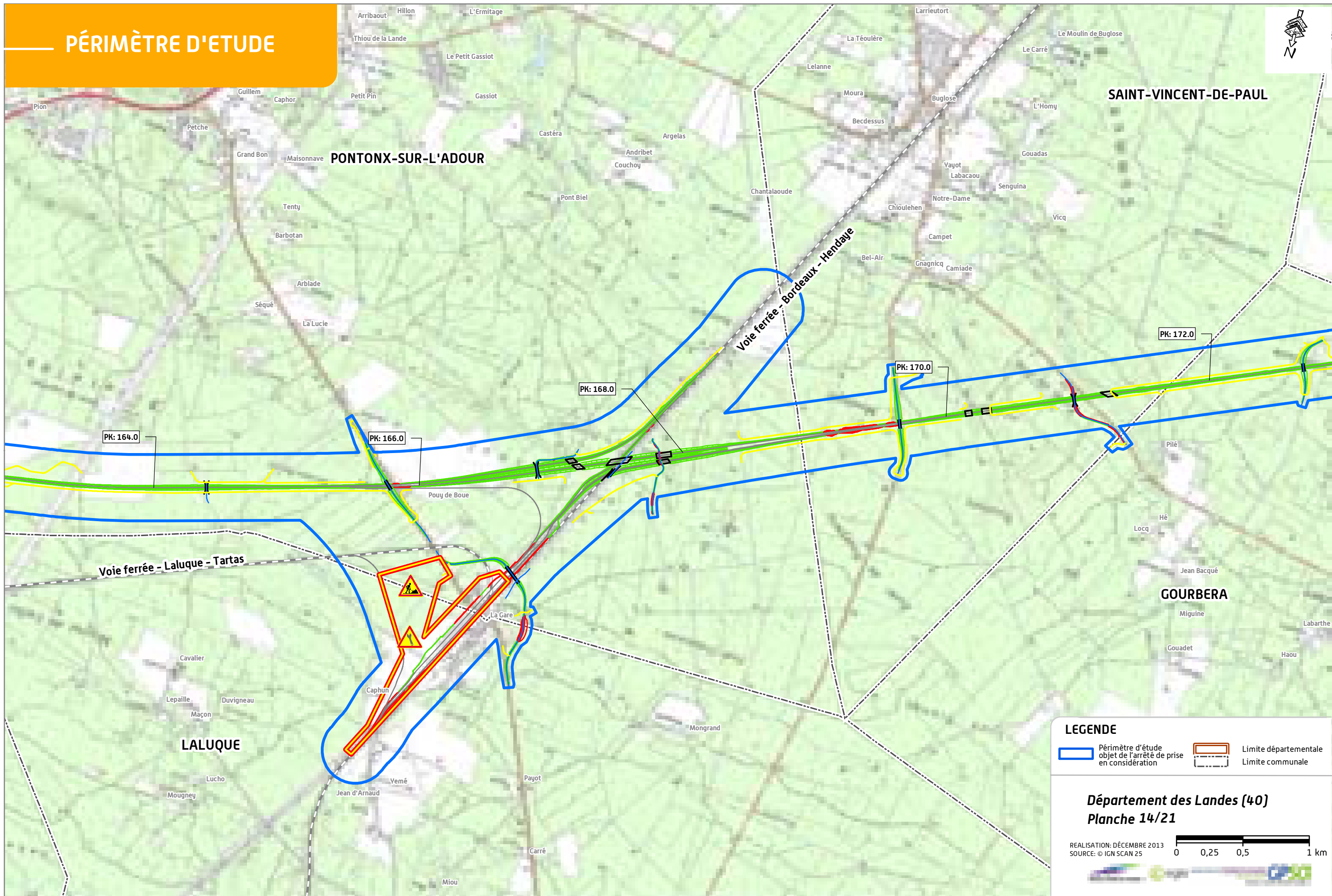
PÉRIMÈTRE D'ETUDE



PÉRIMÈTRE D'ETUDE



PÉRIMÈTRE D'ETUDE



SAINT-VINCENT-DE-PAUL

PONTONX-SUR-L'ADOUR

Voie ferrée - Bordeaux - Hendaye

Voie ferrée - Lalque - Tartas

GOURBERA

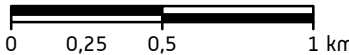
LALUQUE

LEGENDE

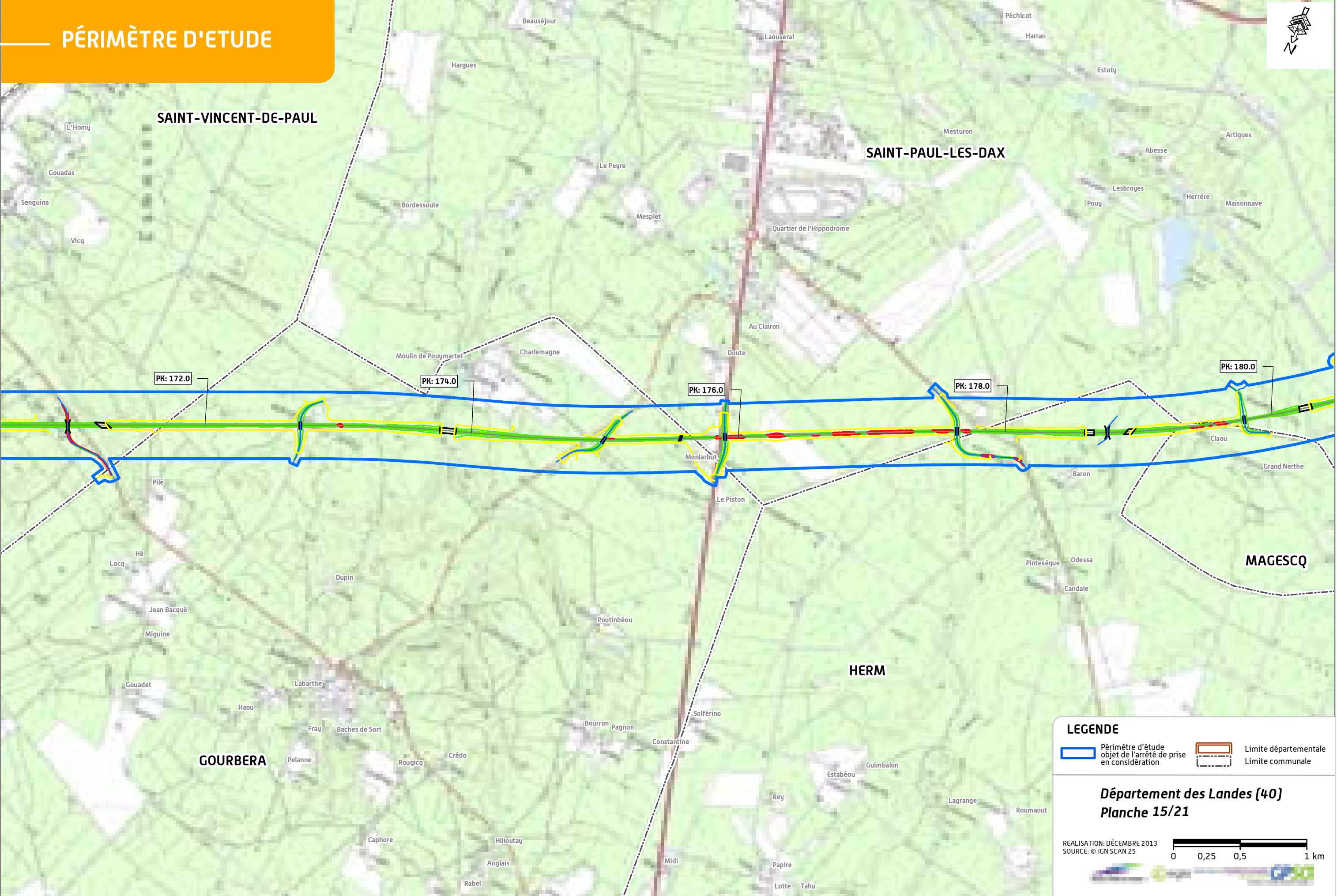
- Périètre d'étude objet de l'arrête de prise en considération
- Limite départementale
- Limite communale

Département des Landes (40)
Planche 14/21

REALISATION: DÉCEMBRE 2013
SOURCE: © IGN SCAN 25



PÉRIMÈTRE D'ETUDE



LEGENDE

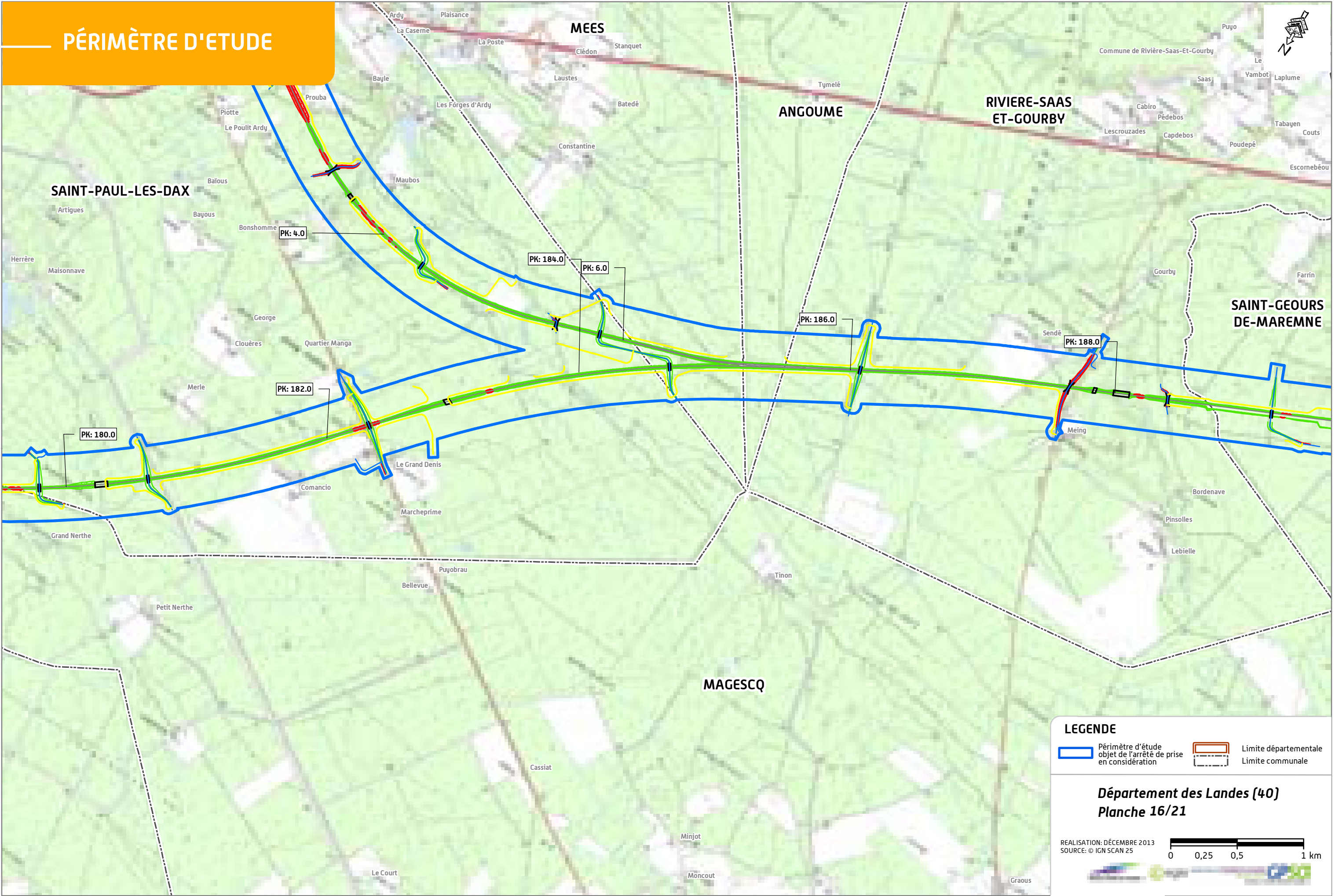
- Périètre d'étude objet de l'arrêté de prise en considération
- Limite départementale
- Limite communale

Département des Landes (40)
Planche 15/21

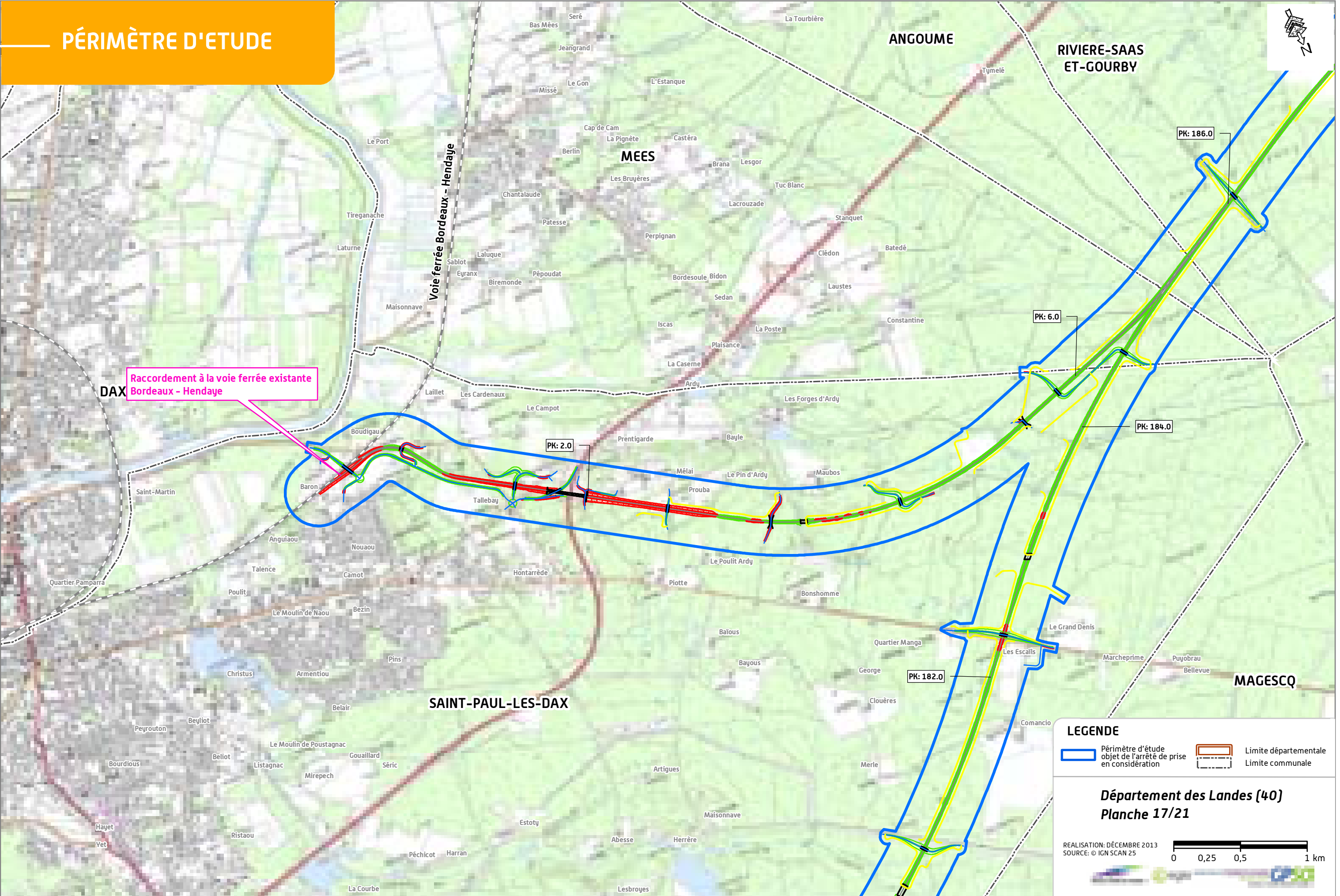
REALISATION: DÉCEMBRE 2013
SOURCE: © IGN SCAN 25

0 0,25 0,5 1 km

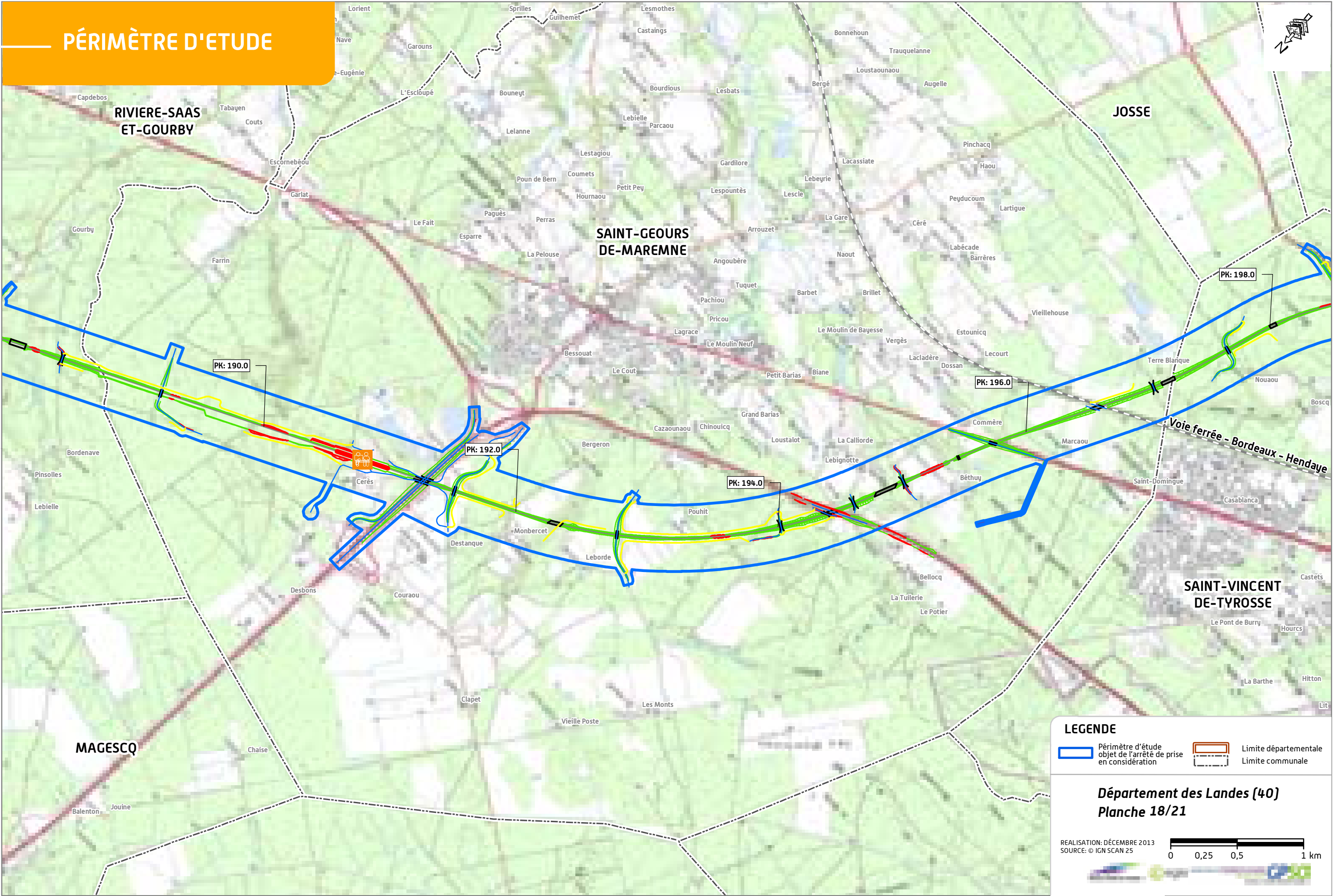
PÉRIMÈTRE D'ETUDE



PÉRIMÈTRE D'ETUDE



PÉRIMÈTRE D'ETUDE

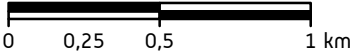


LEGENDE

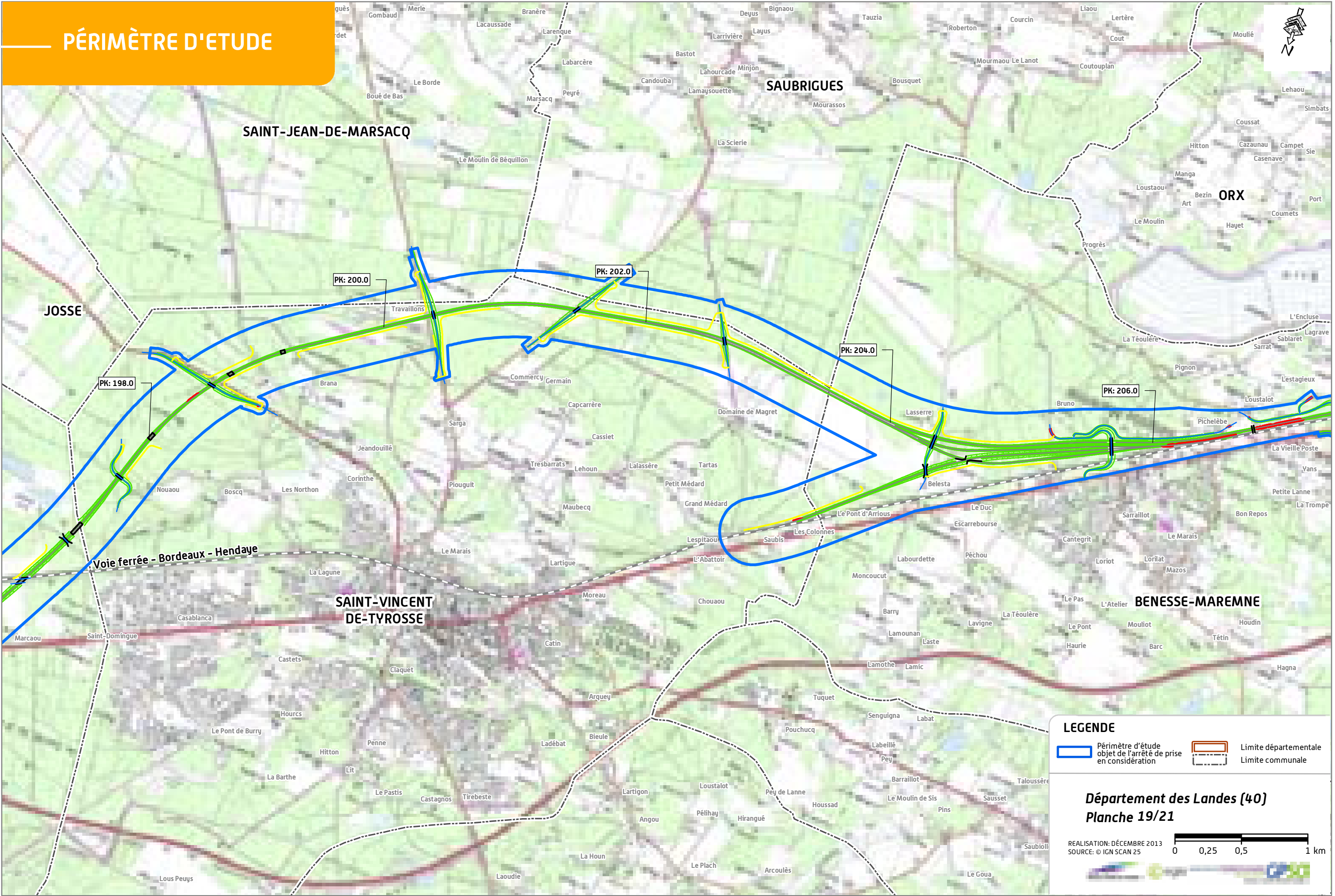
- Périètre d'étude objet de l'arrêté de prise en considération
- Limite départementale
- Limite communale

Département des Landes (40)
Planche 18/21

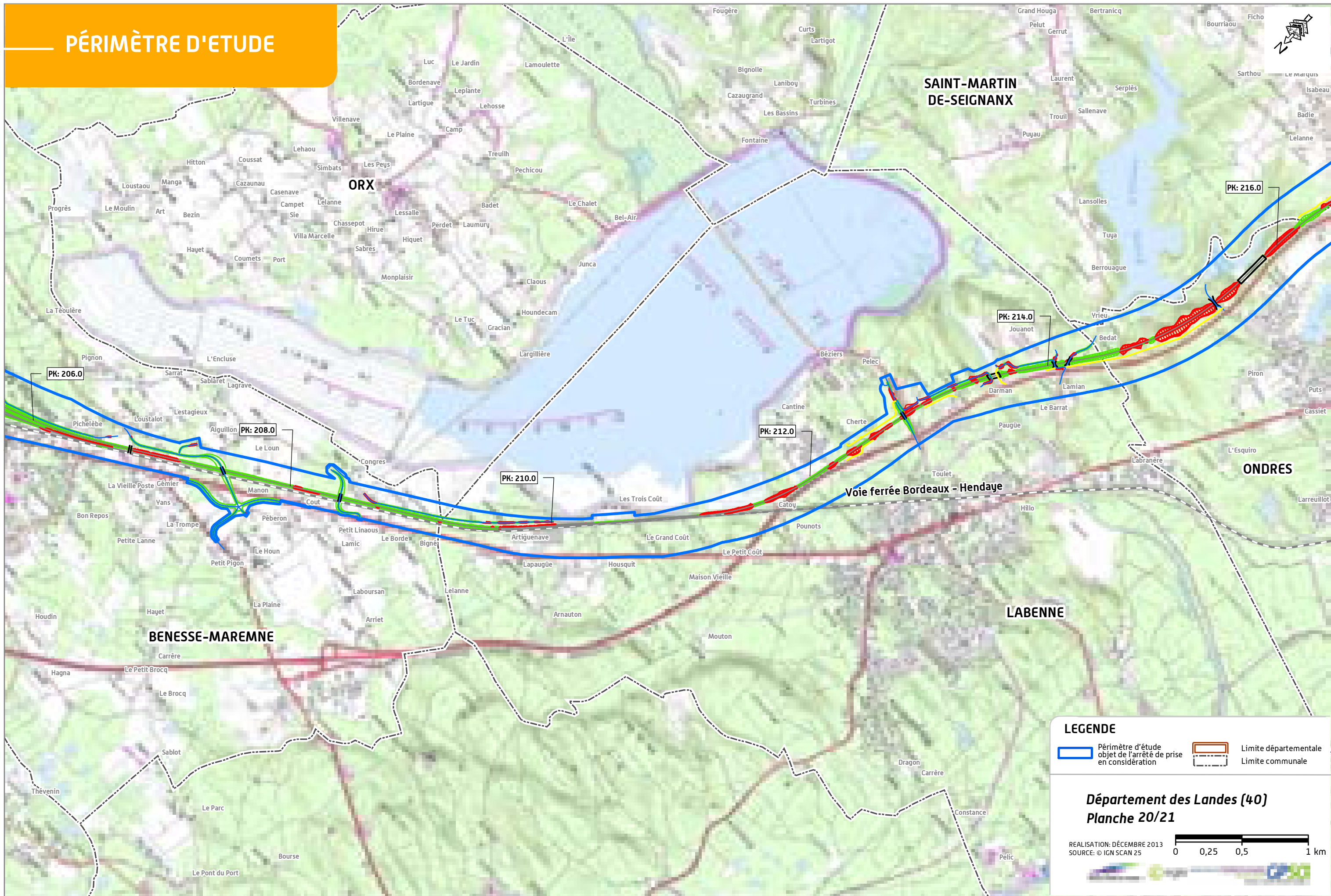
REALISATION: DÉCEMBRE 2013
SOURCE: © IGN SCAN 25



PÉRIMÈTRE D'ETUDE



PÉRIMÈTRE D'ETUDE



LEGENDE

- Périètre d'étude objet de l'arrête de prise en considération
- Limite départementale
- Limite communale

Département des Landes (40)
Planche 20/21

REALISATION: DÉCEMBRE 2013
SOURCE: © IGN SCAN 25

