OBSERVATIONS DU PUBLIC FORMULEES AU 31 OCTOBRE 2014

Projet lignes nouvelles Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax

Numéro	Courriel
1	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : morelle Prénom : marc-alexis Département de résidence : 33 Commune de résidence : villandraut lieu concerné par vos observations (commune, département) : canton de villandraut AVIS : je milite depuis des années contre ce projet LGV coûteux et inutile. Avec l'argent public, je veux des moyens pour l'enseignement, la santé, le social, le bien-vivre. Je veux aussi que la parole citoyenne soit entendue.
2	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : SORHAITS Prénom : PIERRE Département de résidence : 64 Commune de résidence : BASSUSSARRY lieu concerné par vos observations (commune, département) : ARCANGUES PYRENEES ATLANTIQUES AVIS : Je suis farouchement opposé à la création de lignes nouvelles LGV Seule la rénovation des voies actuelles volontairement non entretenues n'a de sens à mes yeux . Élu à Bassussarry et à l'Intercommunalité , je continuerai à critiquer ce Grand Projet Sud Ouest inutile et coûteux . Seule la rénovation des voies existantes (volontairement restées sans entretien) n'a de sens dans une gestion de crise maitrisée .
3	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : SORHAITS Prénom : ROSE MARIE Département de résidence : 64 Commune de résidence : BASSUSSARRY lieu concerné par vos observations (commune, département) : ARCANGUES AVIS : Je suis totalement opposée à la création de lignes nouvelles LGV Les lignes actuelles rénovées sont à rénover
4	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : JOUAN Prénom : VINCENT Département de résidence : 33 Commune de résidence : balizac lieu concerné par vos observations (commune, département) : sud gironde AVIS : je suis horrifié de savoir qu'une ligne tgv risque un jour de traverser notre belle forêt; surtout quand on connait le coût de cet ouvrage alors qu'il n'y plus d'argent dans les caisses de l'état comme on le sait.....je suis et resterai toujours pour utiliser les lignes existantes mais contre ce projet délirant de massacrer notre

	forêt!!!!!!
5	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : TAUZIA Prénom : ROBERT Département de résidence : 40 Commune de résidence : UCHACQ ET PARENTIS lieu concerné par vos observations (commune, département) : UCHACQ ET PARENTIS LANDES AVIS : Représentant l'association "LGV Les voix du Fuseau Nord" vous voudrez bien prendre note des observations suivantes. En janvier 2009 soit 2 ans après avoir lancé les études de la ligne nouvelle,RFF présente aux élus le périmètre d'étude retenu. En décembre 2009 RFF communique aux élus de la Communauté d'Agglo du Marsan le fuseau retenu au sein de ce périmètre. Ne soulevant aucune objection ce fuseau est retenu et validé au cours du COPIL du 11 janvier 2010.Cette décision prise en toute indépendance et neutralité est soudainement remise en cause à la demande de M EGRETIER alors conseiller de Mme Christine Lagarde qui use et abuse de sa position pour aboutir au déplacement du fuseau 3 km plus au nord et épargner ainsi sa propriété familiale ainsi que celles de ces alliés de circonstance. C'est ainsi que tout le quartier dit de "Parentis"soit plusieurs dizaines de maisons se trouvent désormais impactées. Malgré toutes les alertes lancées par notre association à RFF, élus ,ministres...pour dénoncer cette forfaiture ,ce fuseau ainsi que le tracé qui en découle sont validés par le Ministère desTransports . Nous saisissons entre temps la Justice sommes auditionnés par M le Juge Van RUYMBEKE qui met en examen M Egretier pour Prise illégale d'Intérêt. Celui ci comparait le 20 novembre prochain devant le tribunal correctionnel de Paris. D'autre part nous avons sollicité M Jacques TOUBON Défenseur des Droits qui a pris acte de notre démarche et instruit le Dossier. Nous exigeons que ce nouveau tracé et son fuseau issus d'un délit et d'un forfait commis par M Egretier soient annulés et reportés dans le cadre initial défini en toute équité. Bien entendu si une suite favorable n'est pas donnée à notre légitime réclamation nous saisirons les instances judiciaires requises: tribunal administratif, Conseil d'Etat et Cour Européenne . Nous souhaitons vivement que la Commission d'Enquête nous entende et rétablisse notre bon droit. Nous nous nous tenons à disposition de quiconque souhaiterait un complément d'information. Robert TAUZIA
6	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : fournier Prénom : céline Département de résidence : 40 commune de résidence : capbreton lieu concerné par vos observations (commune, département) : capbreton AVIS : Bonjour, j'habite capbreton, et je suis en télétravail. Je remonte sur Paris une fois par mois (parfois plus) pour travailler dans mon bureau. Je regrette que le trajet soit si long et si cher au regard du temps que nous mettons pour aller à Paris. Les horaires sont peu adaptés. Il faudrait idéalement un départ vers 5h45 du matin pour nous permettre de ne pas avoir à payer une chambre d'hôtel pour travailler sur Paris. Une ligne grande vitesse serait une véritable avancée pour toutes les personnes qui souhaitent s'installer dans le sud des landes. Cette région très attractive croit bien plus vite que les autres démographiquement. Cette ligne lgv paris dax est véritablement attendue tant par les professionnels que par les touristes. Ce

	serait vraiment un atout économique important.
7	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : Prénom : Département de résidence : 33 commune de résidence : Noaillan lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble des communes concernées par la LGV AVIS : Ces lignes nouvelles me semble inutiles et destructrice pour l'écologie et la vie des communes traversés. Le réseau existant non entretenue peut parfaitement remplir son rôle avec des aménagements moins coûteux que ceux envisagés par la politique de grand travaux menés pour masquer la crise. Le coûts de création des lignes est injustifié par rapport aux enquêtes de rentabilités de lignes envisagées. Une création de cet ampleur doit prendre en compte les routes à créer, les places de dépôt ainsi que tous les aménagements logistiques nécessaire à la création et à l'exploitation des lignes, et ces données ne sont par prise en compte dans les informations données aux habitants, ni dans les enquêtes d'impacts. Je suis opposé à ce projet démesuré et non nécessaire.
8	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : simonnet Prénom : brigitte Département de résidence : 33 Commune de résidence : landiras lieu concerné par vos observations (commune, département) : landiras Balizac Budos AVIS : Nous sommes farouchement opposés à cette ligne à grande vitesse qui va détruire des parcelles de pins que nous avons replantées avec les subventions de l Europe Nous sommes sylviculteur sur les communes de Landiras Balizac Budos et st Symphorien La foret est attaquée de tout côté au moment où les modifications climatiques nécessitent de préserver les forêts qui sont des puits de carbone et des espaces de biodiversité (autoroute A65 / centrale solaire a gabardan / projet d éolienne a Balizac etc La compensation est un tour de passe passe en revalorisant des parcelles en déshérence suite aux tempête de 99 et 2009 .C est un cadeau aux propriétaires qui n ont pas respectés leur plan de gestion Ce projet pharaonique est déraisonnable au moment où les français sont écrasés d impôts .La dette de Rff va atteindre 30 milliards .Qui va rembourser ces dettes écrasantes alors que les lignes courantes ne sont pas entretenues (cf l accident de bretigny) Une jonction vers Toulouse utilisant l ancienne ligne aménagée avec éventuellement des trains pendulaires serait une solution raisonnable Nous nous opposerons par tous les moyens à ce projet dévastateur pour la foret les finances publiques et l environnement C est de plus un projet élitiste qui va servir aux 8 % de privilégiés qui utiliserons ce système afin de gagner 1 heure entre Bordeaux Toulouse
9	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : Prénom : Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Haute garonne, Toulouse AVIS : La métropole de Toulouse et la région Midi-Pyrénées ont besoin de cette infrastructure déterminante pour accroitre sa compétitivité et son attractivité. Cette infrastructure complètera notre offre de transports. Le gain de temps pour relier Bordeaux et Paris depuis notre territoire est une question majeure pour les

	déplacements professionnels et personnels. Cordialement,
10	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : Prénom : Département de résidence : 40 commune de résidence : Dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : landes AVIS : Il suffit de regarder la carte de France pour comprendre que si le train du futur va de Bordeaux à Toulouse seulement, les Landes , une partie des Pyrénées et du Gers deviendront des déserts économiques puis des déserts tout court. Ce train est vital pour une grande partie du territoire français. Partie qui avec le train aura tous les atouts , compte tenu de son climat, de l'océan, de sa proximité avec l Espagne, laquelle a déjà ce train
11	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : Prénom : Département de résidence : 40 Commune de résidence : Dax lieu concerné par vos observations (commune, département) :landes AVIS : Il suffit de regarder la carte de France pour comprendre que si le train du futur va de Bordeaux à Toulouse seulement, les Landes , une partie des Pyrénées et du Gers deviendront des déserts économiques puis des déserts tout court. Ce train est vital pour une grande partie du territoire français. Partie qui avec le train aura tous les atouts , compte tenu de son climat, de l'océan, de sa proximité avec l Espagne, laquelle a déjà ce train
12	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : NARBAITZ Prénom : JEAN PAUL Département de résidence : 64 Commune de résidence : 64122 lieu concerné par vos observations (commune, département) : URRUGNE AVIS : Ces nouvelles lignes ne sont que du gaspillage et de l'inutilité pour les usagers RFF n'arrête pas de mentir en dépit des études sérieuses qui ont été faites et qui prouvent bien que l'aménagement des lignes existantes serait largement suffisant et moins couteux pour les contribuables en cette période de crise STOP A LA CORRUPTION !!!
13	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : CARRASCO Prénom : Philippe Département de résidence : 40 commune de résidence : PEYREHORADE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux Dax Espagne AVIS : Le principe d'une ligne à grande vitesse c'est la rectitude pour aller vite et à grande vitesse! Ici entre Bordeaux et Dax (lieu des premiers essais ferroviaires de grande vitesse) on va construire une LGV zigzag pour des intérêts particuliers de quelques élus influents. C'est inadmissible !!! Vu qu'on est dans les zigzags pourquoi ne pas aussi desservir Soustons pour les surfeurs artificiels et

	Tosse pour les golfeurs imaginaires? Oui à l'aménagement des voies existantes partout ou cela est possible!!!!
14	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : POURTANEL Prénom : Patrice Département de résidence : 64 commune de résidence : URRUGNE ieu concerné par vos observations (commune, département) : BAYONNE 64100 AVIS : Le TGV Bordeaux Toulouse est nécessaire. La ligne actuelle n'est pas saturée.. La ligne Bordeaux Dax est également loin d'être saturée et peut très aisément supporter quelques TGV. Si les infrastructures avaient été entretenues, on ne serait pas dans un projet de nouvelles lignes qui coûtent des milliards pour quelques minutes gagnées et pour n'être utilisées que par des clients privilégiés. L'entretien et le réinvestissement des wagons sont également urgents. Le service public et l'intérêt général sont largement oubliés pourtant nous sommes le pays le mieux doté en élus.
15	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : Prénom : Département de résidence : 64 commune de résidence : URRUGNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : URRUGNE AVIS : La notion de vitesse est aujourd'hui obsolète. De plus la Côte Basque est une région étriquée; après la saignée de la 3ème voie autoroutière, une nouvelle voie LGV , dont on sait avec certitude qu'elle n'est pas utile, détruira encore un peu plus la bande fragile de nature qui reste à peu près intacte.
16	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : Viard Prénom : Alexandre Département de résidence : 33 commune de résidence : bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Dax 40 AVIS : Je suis opposé à un projet dont le financement n'est pas connu, les coûts indéterminés (il manque entre autre l'évaluation du matériel roulant) et en conséquence je m'oppose à ce projet que je qualifie de GPI2 (Grand Projet inutile et Imposé). Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié.
17	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : URRUGNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : URRUGNE 64 AVIS : Je suis opposée à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié...
18	Envoyé le 14/10/2014 Nom : -

	Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : villandraut lieu concerné par vos observations (commune, département) : captieux AVIS : Je préconise l'utilisation des voies existantes et non l'introduction de voies au sein de la forêt ayant des conséquences dramatiques sur l'environnement : écosystème, faune, flore...dans un monde où l'on constate la dégradation de l'environnement par l'Homme, comment peut-on continuer à vouloir s'acharner à détruire nos propres ressources ?????
19	Envoyé le 14/10/2014 Nom : bies Prénom : didier Département de résidence : 40 commune de résidence : messanges lieu concerné par vos observations (commune, département) : toute la ligne bordeaux dax AVIS : 1 -le train c'est plus cher que la voiture, et ce sera encore plus cher avec la LGV seul les plus riches pourront donc se déplacer plus vite et plus confortablement. 2 - le gouvernement parle de transition énergétique, ce qui implique un ralentissement de nos modes de déplacement pour économiser l'énergie actuelle en attendant de trouver des modes de production énergétiques plus doux. 3 - l'argent mis sur la LGV devrait par voie de conséquence être mis sur la recherche d'énergies renouvelables. 4 - il n'existe aucune bonne raison d'aller plus vite, la priorité n'est pas la
20	Envoyé le 14/10/2014 Nom : ROUCAUD Prénom : Claire Département de résidence : 40 commune de résidence : Saint André de Seignanx lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux à Dax AVIS : Avant d'engager des dépenses somptuaires, manifestement disproportionnées par rapport au bénéfice escompté, y compris en termes d'apport aux populations locales, il faudrait valoriser la structure existante et permettre notamment de desservir régulièrement et dans de bonnes conditions les villes et villages de la Gironde et des Landes. Au surplus, ce projet est peu opportun dans le contexte contexte actuel : - économique, - environnemental;
21	Envoyé le 14/10/2014 Nom : Sánchez Prénom : Rafael Département de résidence : 47 commune de résidence : Poussignac lieu concerné par vos observations (commune, département) :Communauté de Communes des Landes et des Coteaux de Gascogne AVIS : Je suis contre ce projet que je considère inutile et surdimensionné par différentes raisons : Economiques : D'après différentes sources il ne peut pas être rentable, ni socialement, ni économiquement, vu son cout, la prévision de voyageurs, le prix du billet, l'expérience sur d'autres lignes, nous démontent notre conviction negative . Une preuve complémentaire serait que les investisseurs privés ne sont pas intéressés à maitre sa main à la poche. Dans ce cas, le gouvernement central ne peut pas non plus, vue le niveau de la dette. Qui va donc payer ? Les régions ?, les départements?, les communes ?, avec quel

	argent? Celui destiné aux infrastructures de base (écoles, maisons de retraite, voiries, etc.) ? Ou avec des emprunts à 50 ans faits par nos départements qui seront sur les dos des générations futures? Si les décideurs sont si surs de la rentabilité de l'opération, pourquoi ne sont pas eux qui exposaient leur patrimoine en « sachant » qu'ils seront gagnants ? Qui va être le vrai gagnant dans l'histoire ?, quels bénéfices e t de quelle nature seront-ils ? Vu les résultats économiques de la plupart des derniers projets portés à terme (exemple la A65), je crois prendre la bonne décision : de voter contre ! Services : Les lignes actuelles, celles qu'on utilise normalement pour se rendre au travail et aux écoles et universités, sont en mauvais état, il y a peu de trains et très souvent sont en retard. Il n'y a aucune raison de faire une nouvelle ligne, que on ne pourrait prendre que occasionnellement, si on avait des gares de proximité, chose non prévue. Un bon service pour la population serait, donc, d'améliorer la ligne actuelle en annulant les passages à niveau dangereux, en changeant les systèmes de control par d'autres plus modernes permettant un plus grand nombre de trains et plus rapides, en corrigeant certaines courbes, ce qui ne couterait qu'un 20% de ce qui est prévue pour la nouvelle LGV. La vitesse de 350 km/h ne peut pas être maintenue que sur de long parcours droits, sans encombres et pas toute l'année, tenant compte des températures trop basses de l'hiver (formation de glaces sur les vitres) ou trop hautes de l'été (déformations des voies). Ecologiques : La consommation en énergie est exponentielle en fonction de la vitesse. En appliquant une telle règle, le résultat pour une ligne telle que celle de Bordeaux-Toulouse aurait besoin d'une centrale électrique de grande puissance rien que pour alimenter ses trains. Un gâchis écologique. Le passage, à travers une grande lande considérée comme une réserve naturelle de première importance, va massacrer sa faune et sa flore, en partageant en deux le territoire. Les zones humides autour des lits de l'Avance, du Ciron et tous ses affluents vont être saccagées. Les carrières, déjà bien trop exploitées, seront spoliées. Même comme ça elles seront, de loin, insuffisantes. L'importation de gravas depuis l'Ecosse et le Maroc seront nécessaires. Qui peut affirmer que tout ça est écologique ? Sociaux : Le patrimoine des forets, des maisons anciennes de style landais, sa population autochtone, les affectés sur le trajet, en général des personnes âgées ayant vécu depuis toujours dans ce paysage vont être économiquement et moralement déstabilisés, même s'ils sont indemnisées. Indemnisations totalement en dessous de ce qu'il correspondrait. Leurs propriétés, souvent coupées en deux, les obligera à faire de grands détours pour aller d'un coté à l'autre vu le peu de passages prévus. Ils devront en plus supporter le bruit fréquent des trains que ne pourrons même pas prendre dans une gare. On ne peut pas considérer cette ligne comme un progrès sino plutôt comme une régression. Ça va vider davantage les campagnes parce-que elle n'apportera pas de postes de travail à long terme. Et on peut se demander « à qui va profiter cette ligne? »
22 23	Envoyé le 14/10/2014 Nom : - Prénom : Département de résidence : 64 Votre commune de résidence : urrugne lieu concerné par vos observations (commune, département) : ligne bordeaux - dax et bordeaux toulouse AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités sans compter qu'il détruira des espaces naturels de manière injustifiée cordialement N.Aignan Envoyé le 14/10/2014 Nom:- Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Brouqueyran

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : Langon, Gironde AVIS : Bonjour Madame, Monsieur. Dans ces temps de crise économique et de rigueur budgétaire, il serait temps que certaines personnes de Paris ou élus de Gironde se rendent enfin compte que le commun des usagers du sud gironde prefèrent avoir à l'heure, en bon état et avec suffisamment de capacité de place tout le jour le train "bus" qu'ils se servent pour aller à l'école ou au travail. Bien évidament, l'espèce de "ferrari" qui ne sera proposé qu'aux départ des grandes métropoles ne concernent qu'une minorité de personnes vis à vis de ceux qui tout les jours empruntent les ter... Je ne parle pas du coup pharaonique qui devrait être plutôt investi par les régions et départements dans l'améliorisation ou la suprétion des passages à niveaux sur le tronçon Bordeaux Toulouse et ailleurs et qui malheureusement à pris du retard, faute de finance provoquant des drames humains. Bref, je suis contre. Mes sincères salutations. Amicalement, Xavier Ferrand.
24	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : thirriot Prénom : pierrette Département de résidence : 31 commune de résidence : toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : le tracé Bordeaux/Toulouse AVIS : Je pense que le TOUT TGV aboutit à une impasse qui se déroule déjà sous nos yeux : abandon de l'entretien des lignes existantes mettant en péril la vie des voyageurs ce qui est plus que grave, et qui a pour impact des retards de trains permanents, des incidents, qui mettent en péril l'équilibre nerveux de millions de voyageurs. Le TOUT TGV étant le train d'une minorité a eu pour conséquence de traiter comme quantité négligeable les 92 % de voyageurs au quotidien qui empruntent les autres trains, les trains méprisés, les trains laissés à leur triste sort, les trains des travailleurs, les trains du peuple. Le TOUT TGV a té le train de la stigmatisation de la majorité des citoyens. Les projets TGV ont généré des scandales dont on a peu parlé car sous le ballast il y a parfois autre chose que l'intérêt général bien compris dont on justifie tous les excès. Aujourd'hui les TGV sont déficitaires, cela n'est pas proclamé sur les écrans, mais c'est un fait. Raréfaction des déplacements liés à la crise, à la vidéo-conférence, à la sagesse aussi et aux nécessités de l'économie en panne générale. Le soit disant dynamisme économique apporté par le TGV est un leurre agité pour justifier la dépense d'un projet aujourd'hui NON FINANCE et qui le sera de toute façon par : LA DETTE pour un demi-siècle sur le dos de nos descendants dont les élus actuels obstinément accrochés à leur propre "grandeur" ne tiennent absolument pas compte. On dirait qu'on est à la veille des "trente glorieuses" et ces élus qui étaient déjà là en ces temps où tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes, n'ont pas encore compris que les temps ont changé. Leur intense aveuglement étonne le quidam ! ils glissent sur les évènements comme s'ils n'existaient pas. Ce projet n'apportera que ruine et surendettement, et si VINCI ou EIFFAGES qui sont avides de ce projet constataient des déficits lorsque "gèreront" le train hé bien ce sera le contribuable encore qui payera pour les déficits.. Tout cela est inconsidéré, irresponsable.. Gagner quelques minutes.. disons une heure sur un trajet justifie-t-il ces folles dépenses ? Nous disons NON. La débauche d'énergie nécessitée par la très grande vitesse.... y ont-ils pensé nos élus et élites ? L'impact sur l'environnement, la stérilisation des milliers d'hectares de terre y ont-ils pensé nos élus et élites ? Nous avons l'impression que ces élus et élites vivent sur une autre planète, indifférents aux riverains d'un TGV bruyant, d'une ligne de fer laide et détruisant les paysages et cela pour quelque chose de si dérisoire : gagner quelques minutes, voire une heure ?? Et le prix du billet dans tout cela. ?Aujourd'hui le train est plus cher que l'avion demain ce sera pire... Aujourd'hui il faut aller vers un mode de vie moderne" d'où la soif de consommation débile sera exclue, d'où les déplacements inutiles n'existeront plus pour la simple raison : que l'énergie sera si rare et si chère qu'il faudra que même nos élus et élites en tiennent compte. Ceux qui sont en place aujourd'hui sont très loin de ces considérations. Ils vivent dans le passé, ils ne comprennent rien aux enjeux de demain malgré lis signaux qui scintillent de toute part. Leur aveuglement, leur surdité sont à l'aune de leur grand âge .Ils ne seront plus là pour voir les dégâts.

	Monsieur le Commissaire Enquêteur, songez à demain, songez à vos descendants qui paieront une dette lourde (ils ont déjà 30.000 euros à régler dès aujourd'hui) ce train ne représente pas un progrès pou les régions qu'il traverse, cela est une légende savamment entretenue par des rêveurs pour ne pas dire des inconscients. La LGV détruit trop de richesse sur son passage, elle va ruiner des agriculteurs, elle va assourdir des riverains qui vivement paisiblement, elle apportera le a perturbation et pas l'emploi, bien au contraire. Il faut résister aux projets du passé, il faut aller vers une société apaisée même si elle est un peu moins rapide et stressée. Votre sagesse va vous appeler à prendre en compte ces arguments qui sont aussi l sagesse des citoyens qui disent : réfléchissons, arrêtons les folies, respectons l'environnement, construisons du bonheur et non des LGV
25	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : Berthelot Prénom : Roland Département de résidence : 33 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je ne souhaite pas que la ligne TGV Paris Bordeaux soit prolongée pour 2 raisons principales/ - coût des travaux sans garantie de rentabilité pour ce projet - l'absence de projet et donc de financement d'une alternative ferroviaire ou fluviale et nationale au transport de fret routier de transit en France. Merci
26	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : Béraud-Sudreau Prénom : Arnaud Département de résidence : 64 commune de résidence : urrugne lieu concerné par vos observations (commune, département) :33,40,64 AVIS Ces projets pharaoniques ne sont pas nécessaire. Les voies existantes sont largement suffisantes car notoirement sous utilisées. Les évolutions futures des équipements permettront d'augmenter encore les capacités actuelles. De plus l'impact environnemental est un véritable désastre écologique. Arrêtez ces projets dogmatiques et technocratiques.
27	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : tousis Prénom : didier Département de résidence : 40 commune de résidence : soustons lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 AVIS : Il s'agit avant tout d'une question fondamentale de société. Est-il d'utilité publique de gagner quelques minutes au mépris des coûts et des destructions environnementales ou voulons nous travailler ensemble à construire une société plus sereine, plus équitable, et faire face aux défis et mutations que nous aurons à relever dans un avenir très proche. Cette LGV est une absurdité, soubresauts d'une politique moderniste d'il y a 30 ans qui nous conduit à la douce barbarie actuelle qu'ont décrite nombres d'intellectuels Français. Je suis donc entièrement d'accord avec le relevé de conclusion déposé par les amis de la terre, et en conséquence je m'oppose à ce projet que je qualifie de GPI2 (Grand Projet inutile et Imposé). Soyez certains que les landais mettront toute leur énergie à s'opposer à cette réalisation.
28	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : saint-avit Prénom : jean-serge

	Département de résidence : 64 commune de résidence : Ciboure lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ascain, Urrugne AVIS : Je suis contre la construction des voies nouvelles.
29	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : HUGLA Prénom : David Département de résidence : 64 commune de résidence : LAHONCE lieu concerné par vos observations (commune, département) : tracé LGV AVIS : Eu égard au coût pharaonique de ce projet de LGV et aux dégâts considérables qu'il ne manquerait pas de générer sur l'environnement, la seule solution viable est d'aménager les voies existantes. Cette solution a l'avantage de coûter beaucoup moins cher, à l'heure où chacun (état et collectivités) est à la recherche d'économies. En outre, l'environnement serait bien mieux préservé. Il est incompréhensible de voir et d'entendre certains politiques persévérer dans l'erreur en continuant à soutenir ce projet basé sur de fausses informations (fréquence des trains notamment).
30	Envoyé le : 14 10 2014 Nom : Galé Prénom : Arnaud Département de résidence : 64 commune de résidence : Urrugne lieu concerné par vos observations (commune, département) : Urrugne AVIS : Je suis opposé à un projet dont les coûts sont indéterminés (il manque entre autre l'évaluation du matériel roulant).
31	Envoyé le 14/10/2014 Nom : Baude Prénom :Dominique Département de résidence : 33 Commune de résidence : Salles 33770 Lieu concerné par vos observations (commune, département) :Les lignes Bordeaux Dax et Bordeaux Toulouse dans leur ensemble Gironde/Landes/ Haute-Garonne AVIS : Je suis résolument contre tous les grands travaux inutiles imposés parce qu'ils ne respectent pas l'environnement en condamnant de grands espaces naturels, parce qu'ils ne respectent pas la biodiversité, parce que n'étant pas utiles à la société et revenant très cher pour le contribuable, ils ne respectent les hommes, parce qu'il ne respecte pas les besoins en surface des ceintures maraîchères de toutes les communes traversées. Et en plus pour le projet en question, il va à l'encontre des besoins locaux de circuits courts et du développement des petites localités. Je suis très défavorable à ce projet qui va nous endetter lourdement financièrement et environnementalement.
32	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : ANDRON Prénom : Serge Département de résidence :64 Commune de résidence : URRUGNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : URRUGNE P.A (64) AVIS : COUT DES TRAVAUX EXHORBITANTS POUR UN GAIN DE TEMPS DERISOIRE ET UNE RENTABILITE PLUS QU'INCERTAINE.

	LES SOMMES ENGAGEES POURRAIENT ETRE UTILISEES A D'AUTRES FINS (CONSTRUCTION DE MAISONS DE RETRAITE, RENOVATION DES ECOLES , AMELIORATION DES SOINS, REMISE EN ETEAT DES VOIES FERREES AC- TUELLES ETC) I A L'ATTENTION DE NOS DECDEURS, ARRETEZ DE PRENDRE LES GENS POUR DES IDIOTS ET ARRETEZ D'ENGAGER DES TRAVAUX PHARAONIQUES AVEC DE L'ARGENT QUI NE VOUS APPARTIENT PAS,
33	Envoyé le 14/10/2014 Nom : Penet Prénom : Xavier Département de résidence : 64 Commune de résidence : Urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Langon Dax AVIS : Je pense que le temps de traversée des Landes en train Doit être amélioré : plus de 2 heures de Bordeaux à Hendaye , parcours inférieur à 230km) !! Faut-il construire une ligne nouvelle ou bien améliorer la ligne actuelle dont le tracé est très rectiligne et sans difficultés ? Le trafic ne semble pas justifier une nouvelle ligne. Où trouvera-t-on le finacement ? Il faut attendre un meilleur contexte économique pour le traffic voyageur Mais quand explorera-t-on le ferroutage qui est une nécessité. Des solutions européennes à grande échelle sont INDISPENSABLES mais non étudies ni voulues donc jugées non rentables. C'EST CELA L'URGENCE
34	Envoyé le 14/10/2014 Nom : mugica Prénom : alain et joelle Département de résidence : 64 Commune de résidence : urruña Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 64 AVIS : PAS DE NOUVELLES LIGNES A GRANDE VITESSE DANS LE SUD OUEST! les lignes existantes réhabilitées suffisent amplement au trafic ferroviaire actuel. et FUTUR . STOP AU GACHIS ECOLOGIQUE ET FINANCIER REVENONS A LA RAISON
35	Envoyé le 14/10/2014 Nom : Aramendi Prénom : Pantxoa Département de résidence : 64 Commune de résidence : Urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 64 AVIS Nous sommes opposés à ce projet car entre autre(sans parler des informations mensongères utilisées pour justifier ce besoin de cette N.elle ligne) ,l'ancienne voie n'est utilisée à peine à 25 %.

36	Envoyé le 14/10/2014 Nom : etcheverry Prénom : philippe Département de résidence : 64 Commune de résidence : Bidart Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bidart AVIS : Au départ, il y a tromperie sur le titre: Bordeaux-Dax laisse sous-entend une ligne directe. En fait, c'est Bordeaux-Mt de Marsan-Dax soit une rallonge de près de 80 km pour desservir la préfecture! D'où un gain de temps insignifiant par rapport à la liaison actuelle pour un maximun de dépense ! Il faut améliorer la ligne actuelle jusqu'à Hendaye et réserver les deniers publics à satisfaire la demande des usagers qui utlilisent les TER
37	Envoyé le 14/10/2014 Nom :larramendy Prénom : xavier Département de résidence : 64 Commune de résidence : saint jean de luz Lieu concerné par vos observations (commune, département) : pays basque AVIS : Les donnees sur lesquelles se basent la justification sont fausses ou plus exactement anciennes et ne refletent pas la realite. La technologie LGV est derivee de celle du TGV et date de 1970. Les progres realises dans le monde permettent d'avoir des liaisons a plus grande vitesse et meilleure marche. En 2050, il ne devrait y avoir qu'un seul arret dans l'europole bayonne/saint sebastien et la localisation se trouverait a Astigarraga et non a Bayonne. Le projet tel qu'ilest presente augmente la distance entre bayonne et bordeaux sans grand interet pour les utilisateurs. Une amelioration des voies telle que prevue en 2004 a Bruxelles permet d'avoir les memes temps de trajet et meme de les ameliorer. C'est ce que pointe le rapport contradictoire suisse qui estime que meme avec les projections farfelues on n'arriverait pas a saturation en 2050. C'est un gachis de fonds publics. Le precedent directeur du GPSO m'indiquait que la donnee economique fait mal car on ne peut envisager raisonnablement un PPP. Si on reprend l'etude de RFF on se rend compte que la justification de la LGV tient a un accroissement de 17% du fret annuel. Vous constaterez que cette prevision est tres tres loin de la realite. Le nombre de passagers qui embarquent est egalement plus faible et de loin aux hypotheses de base. D'un point de vue economique c'est une heresie (voir rapport de la cour des comptes), d'un point de vue amenagement les etudes d'impacts sont extrememement legeres et conduiront meme si le projet se fait a des surcouts sur un projet lui meme tres cher. En tant que chef d'entreprise ceci ne m'apportera rien. Soit je suis presse et je prends l'avion ou sinon je prends le train pour aller a paris. Ce n'est pas parce qu'un responsable regional pousse a la roue que le projet est necessairement bon dans la duree et dans l'interet de la region. Les montants payes par la region et les departements affecteront gravement et pour longtemps les comptes publics.
38	Envoyé le 14/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : URRUGNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : URRUGNE 64122 AVIS. Je suis opposé à un projet dont le financement n’est pas connu. Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n’est utilisée qu’à 25 % de ses capacités.

	Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié.
39	Envoyé le 14/10/2014 Nom : bergougnoux Prénom : mireille Département de résidence : 33 Commune de résidence : bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) :lerm et musset gironde AVIS : Construction ruineuse, non rentable (la sncf le dit elle-même), les emplois créés ne dureraient que le temps du chantier. Les sommes mobilisées ne permettraient plus l'entretien du réseau existant (cf le dernier rapport sur l'état déplorable du réseau et l'accident de Brétigny/Orge) Elle dénaturerait toute une région,(cf le chantier LGV Tours-Bordeaux) ce qui va à l'encontre de la lutte contre l'artificialisation des régions prônée par ailleurs par les pouvoirs publics. Elle serait grande consommatrice de matériaux, d'énergie. Inutile car elle ne concernerait qu'une minorité à qui elle ne ferait gagner que quelques minutes de voyage, n'empêcherait pas le développement de moyens de transport moins onéreux mais plus polluants (cf avions low coast, co-voiturage, etc.) IL SEMBLE, AU REGARD DE CES ELEMENTS, QUE CE PROJET NE PRESENTE PAS DE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE.
40	Envoyé le 14/10/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : orx Lieu concerné par vos observations (commune, département) : benesse maremne AVIS : A ce jour , le tronçon a été restructuré , il y a moins de 3ans! Pourquoi gaspiller autant d'argent , pour ne gagner que qqs minutes. Je pense qu'à ce jour , bien d'autres dépenses doivent être envisagé! Pourquoi déja , par le biais de la N10 , devenue D810, nous l'a t'on transformé en A63 payante , sans aucune alternative. Pourquoi , par le biais de notre communauté de commune , MACS, déjà épinglé à la TV pour sa mauvaise gestion , nous impose t'on encore aux citoyens et surtout aux entreprise par le biais d'une taxe sur la masse salariale, un transports Urbains nommé YEGO, dont les bus sont vide..... A l'heure ou Mr VALLS , demande à tous de faire des économies , nous ici , on créé des charges supplémentaires!! Donc cette fameuse LGV , n'a vraiment pas lieu d'être aujourd'hui ! Nous sommes tous témoins et impuissants , devant les décisions Pharaoniques ou Féodales de nos élus Politiques ou Régionnaux ! A quand un arrêt de ce système ???? Cordialement
41	Envoyé le 14/10/2014 Nom : tosca Prénom :jean jacques Département de résidence : 32 Commune de résidence : - Lieu concerné par vos observations (commune, département) : lectoure AVIS : tout à fait favorable à ce projet indispensable pour le désenclavemenr de notre département et son développement economique

42	Envoyé le 14/10/14 Nom : BOLMONT Prénom : Florence Département de résidence : 33 Commune de résidence : LANDIRAS Lieu concerné par vos observations (commune, département) :33720 AVIs : Bonjour, Personnellement je pense que c'est une très grosse ânerie que de créer une ligne, alors que des voies existent, qu'il suffit de les adapter! De plus d'un point de vue écologique, nous sommes loin de respecter l'environnement concerné par le tracé, et çà ne fera pas plus d'embauche d'un point de vue économique. Toujours économiquement parlant, ce seront les grosses sociétés qui auront le "bébé" au niveau des travaux (gros oeuvres!!) et la SNCF qui ensuite s'en mettra pleins les poches par la suite, car le coût sera toujours plus élevé que le covoiturage!! Bref, je suis CONTRE!!! A bon entendeur, Florence B
43	Envoyé le 14/10/2014 Nom : BACHE Prénom : ALAIN Département de résidence : 40 Commune de résidence : MONT-DE-MARSAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Monsieur le Commissaire Enquêteur, Quelques interrogations sur cette enquête publique : - quelles retombées économiques pour les territoires traversés ? - quelles retombées économiques sur les agglomérations où il y a construction d'une nouvelle gare ? - comment se sont faits les calculs pour l'estimation de la fréquentation voyageurs ? - quel impact sur l'environnement ? - quel impact sur la faune, la flore, les rivières et la forêt ? - quel impact sur la disparition d'espaces agricoles ? - quel coût financier et surtout quel montage ? - si la LGV voit le jour, quel devenir ou avenir pour la ligne SNCF Morcenx-Mont-de-Marsan ? - quelles liaisons prévues de Lucbarez au Centre-ville de Mont-de-Marsan ? - qui prendra en coût sa réalisation ? Une remarque : au moment même où la dépense publique diminue, quelles assurances peut-il être données que de l'argent sera trouvé pour la réalisation de cette LGV ? et s'il faut effectivement avoir une vision d'avenir, les choix politiques actuels remettent sérieusement en cause sa réalisation.
44	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : ELIZONDO

	Prénom : MARIE CHRISTINE Département de résidence : 64 commune de résidence : urrugne lieu concerné par vos observations (commune, département) : landes et pyrénées atlantiques AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
45	Envoyé le :14/10/2014 Nom : Hicaubert Prénom : Jean Département de résidence : 64 commune de résidence : Biarritz lieu concerné par vos observations (commune, département) : Biarritz AVIS : Ne rien changer à la ligne Bordeaux Hendaye, mais rénover BAYONNE -St Jean Pied de port
46	Envoyé le 14/10/2014 Nom : CARRERE Prénom : Marie-Christine Département de résidence : 64 commune de résidence : Lahonce lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAHONCE Pyrénées Atlantiques AVIS : Aucune utilité. Beaucoup trop cher. Il vaudrait mieux employer l'argent pour l'entretien des voies existantes trop vétustes. Dégradation du paysage. Trop d'habitations vont être démolies. Comme toujours on est dans le gaspillage. Il faudrait que nos politiques se rendent compte que les caisses sont vides et qu'il y a d'autres priorités.
47	Envoyé le 14/10/2014 Nom : - Prénom : Département de résidence : 64 commune de résidence : SAINT JEAN DE LUZ lieu concerné par vos observations (commune, département) : -' AVIS : Frais trop importants Lignes existantes sous utilisées
48	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : JAMMES Prénom : PATRICK Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT CIERS SUR GIRONDE lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : La ligne TGV des landes Bordeaux-Dax est une aberration car il existe une ligne Bordeaux la foncière Espagnole où les essais à grande vitesse se font sans aucun problème. Les lignes TGV sont anti-écologiques car elles sont dévastatrices pour la nature et le coût est prohibitif pour le peu de temps gagné. Il serait bon de mettre à niveau les lignes existantes et surtout de changer de mode de train en utilisant des trains pendulaires. STOP à ces lignes TGV qui dégradent la nature dont le coût est hors norme
49	Envoyé le : 14/10/1914 Nom : - Prénom:-

	Département de résidence : 64 commune de résidence : Urrugne lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pyrénées Atlantiques AVIS : Je suis opposée à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités et en outre les coûts de ce projet ne sont pas déterminés (il manque entre autre l'évaluation du matériel roulant). Pour finir, ce projet suppose la destruction d'espaces naturels. RIEN NE JUSTIFIE CE SACCAGE
50	Envoyé le : 14/10/2014 Nom : castets Prénom : marie france Département de résidence : 40 commune de résidence : bostens lieu concerné par vos observations (commune, département) : lucbardez AVIS : Il faudrait peut être arrêter de détruire notre terre pour des infrastructures inutiles ! Nos terres sont faites pour nous nous nourrir et pas pour utiliser des sols à bétonner ! on nous demande chaque jour de faire des économies, de trier nos déchets, de manger le plus naturellement possible, de marcher, faire du vélo, et régulièrement des autoroutes inutiles sont construites, les lignes ferroviaires existantes ne sont pas entretenues, mais nos politiques continuent à dépenser et pour quoi : pour laisser une trace de leur passage ! Si une fois ils pouvaient réfléchir et penser aux générations futures ? Nous allons leur laisser une forêt dévastée, juste pour que quelques usagers pressés gagnent du temps....c'est quoi gagner du temps ?..... .....la vie s'arrête un jour et pour tout le monde.....
51	Envoyé le 14 octobre 2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : URRUGNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : URRUGNE et Pays Basque dans son ensemble AVIS : La nouvelle ligne Bordeaux-Dax implique nécessairement la ligne Dax- Pays Basque qui me concerne. Je suis farouchement opposée à toute nouvelle ligne dans la traversée de ce territoire et ce, dans la totalité du Pays Basque(Nord et Sud). En effet, les lignes actuelles sont sous-exploitées et peuvent facilement et à moindre coût être aménagées pour faciliter le passage de la LGV. D'autre part, aujourd'hui encore, il n'y a aucune ligne qui franchise(sans changer de train) ce même territoire, ce qui est une absurdité totale et je ne pense pas que c'est une nouvelle voie ferroviaire qui va solutionner ce manque à moins de détruire un peu plus l'environnement. Enfin, étant habitante de la commune d'Urrugne, je m'intéresse à ce projet et constate une nouvelle fois l'incohérence qu'il implique, à savoir : - La gare à Bayonne ou Ustaritz pour le nord et à Astigarraga pour le sud, d'une part. - Le nombre d'expropriation que cela suppose, en particulier celui de petits agriculteurs, d'autre part. Enfin, et en général, l'impact écologique et environnemental est sans doute celui qui me conduit, par dessus tous les autres aspects de ce projet, à le refuser catégoriquement.

52	Envoyé le 14102014 Nom : - Prénom :- Département de résidence : 47 Commune de résidence : boe Lieu concerné par vos observations (commune, département) : boe AVIS : Cet investissement lourd de risques financiers tant sur le plan de la construction que sur l'exploitation est un non sens à la fois économique, environnemental, un véritable gâchis humain et un gaspillage sans nom des deniers publics alors que nous vivons une crise sans précédent avec des mesures d'austérité contraignant nos concitoyens à des souffrances importantes. Pourquoi s'entêter à ce projet alors qu'il est prouvé qu'il ne sera pas rentable (c'est le cas pour pas mal de TGV), alors que l'expérience des gares betteraves ont démontré qu'il n'y avait eu aucune dynamique de développement de territoire, alors que la vitesse promise fera de la LGV un outil énergivore, contraire aux directives sur le climat. De plus, elle entrainera une désertification des territoires traversés, elle nuira à notre souveraineté alimentaire en s'appropriant les terres arables. Elle monopolisera tous les moyens financiers au détriment de la rénovation du réseau pourtant nécessaire. C'est un véritable méprise pour les citoyens qui se sont mobilisés et investis dans la faisabilité d'une étude alternative qui a démontré toute sa pertinence en répondant à l'intérêt général. Pour toutes ces raisons je suis contre ce projet dispendieux et inutile.
53	Envoyé le 14/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : le passage Lieu concerné par vos observations (commune, département) : agen 47 AVIS : La nouvelle ligne Toulouse / Paris est inutile et en période de crise ,cette dépense au coût pharaonique est contre-productive. Qui la financera ? Le contribuable lot et garonnais, pour que les toulousains ou les parisiens gagne quelques minutes ? Je suis pour la modernisation du réseau, local avec un aménagement particulier au niveau de Port Ste Marie, cela nous profitera à tous. Non à la LGV oui au TGV sur la ligne existante remise à niveau...
54	Envoyé le 14 10 2014 Nom : DARCOS Prénom : Jean Pierre Département de résidence : 33 Commune de résidence : Landiras Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landiras 33 Balizac 33 AVIS : Rénovez l'existant le temps de parcours sera meilleur . .Investissez sur le réseau actuel , , pas de dégradation, il n'y aura pas de sélection mais un plus grand nombre de voyageurs, nous n'avons pas les moyens financiers, la LGV est une pompe d'argent qui n'aura pas de rendement, donc nous allons encore mettre la main dans la poche, mais il n'y a rien dans nos poches.
55	Envoyé le 14/10/20014 Nom : LARRALDE Prénom : Marie-Thérèse Département de résidence : 64 Commune de résidence : USTARITZ Lieu concerné par vos observations (commune, département) : PAYS BASQUE AVIS : Les dégâts écologiques de la percée d'une LGV seraient une atteinte considérable et définitive à l'intégrité de l'

	environnement paysager de ce magnifique Pays basque sans aucune justification permise. Son usage bénéficierait aux déplacements entre les villes capitales au détriment des habitants des petites localités qui devraient alors se rendre à une gare éloignée centralisée pour accéder au train LGV . Danger de désertification pour les petites villes par cette centralisation. Coût démesuré pour une faible économie de temps . IL faut: Restaurer les lignes actuelles . Faciliter les déplacements entre les localités résidentielles de plus en plus éloignées des centres d'activités économiques en installant une alternative réaliste et pratique de transports collectifs. Ainsi aménager les petites lignes de train sous-utilisées, à l'état d'abandon, comme entre de St Jean Pied de Port Bayonne , la route étant devenue un flot continu de voitures provoquant des blocages des bouchons difficilement supportables. Organiser le routage ferroviaire pour dégager la route de la nuisance des chaines de camions transitaires. Une véritable politique du transport ferroviaire au bénéfice de l'usager et non pour le profit cynique des grands trusts .
56	Envoyé le 14/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : SEYRESSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : DAX AVIS : Bonjour Il ets fondamentale que cette ligne parvienne jusque DAX et ne s'arrete pas à quelques kilomètres . le SUD des landes ets en pline expansion économique par rapport au Nord du département. C'est là où est la force économique. Les établissements termaux traitent de problème liés au déplacement des personnes. il faut donc facilité leur arrivée à DAX
57	Envoyé le 14/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : Urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : commune AVIS : La création d'une nouvelle ligne LGV reliant Bordeaux à l'Espagne est inutile car il existe déjà une ligne insuffisamment exploitée reliant Bordeaux à l'Espagne, il serait donc plus judicieux d'améliorer les lignes actuelles afin de les exploiter à leur plein potentiel avant de songer à créer une nouvelle ligne LGV, et cela fera des économies au gouvernement car améliorer d'anciennes lignes coûte moins cher que d'en créer de nouvelles pour un même niveau de rentabilité.
58	Envoyé le 14102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : -

	Lieu concerné par vos observations (commune, département) :- AVIS Je suis opposé à un projet dont le financement n'est pas connu.
59	Envoyé le 141020124 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : URRUGNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : URRUGNE AVIS : Je suis opposée à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
60	Envoyé le 14102014 Nom : ROTETA Prénom : EMMANUEL Département de résidence : 64 Commune de résidence : URRUGNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : URRUGNE AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels et des constructions alors qu'il n'est pas justifié... etc...
61	Envoyé le 14102014 Nom :Cingal Prénom :Marie-Hélène Département de résidence : 40 Commune de résidence : CAGNOTTE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : LGV coûteuse et inutile: il vaudrait mieux entretenir l'existant dans les Landes et partout en France, ce qui semble difficile à réaliser, car trop cher je suppose (mais on a de l'argent pour cette LGV!). Or les retards de TGV et autres trains dus à des problèmes de maintenance se multiplient, allongeant la durée des trajets, parfois considérablement. La LGV nous rapprochera de notre destination, paraît-il. Pendant combien de temps? Quand les problèmes de maintenance apparaitront y aura t-il de l'argent pour y faire face? Au vu de ce qui se passe en ce moment on est en droit d'en douter. Le tracé de cette voie a été mal calculé: une gare loin de la ville de Mont-de-Marsan et il faudra donc d'abord prendre sa voiture pour monter dans le train (bilan carbone??!!), guère davantage d'agglomérations desservies etc ... La France connait une période difficile financièrement (entre autres) et les projets aussi coûteux devraient être abandonnés surtout quand ils ne sont pas vraiment utiles. Pouvons-nous gaspiller de l'argent avec des emprunts qu'il faudra bien rembourser un jour (pauvres générations futures!!) et l'exemple de l'autoroute A65 qui est parfois quasiment déserte n'aura t-il servi à rien? C'est impressionnant d'ailleurs, cette image de fin du monde: on regarde à droite, rien! on regarde à gauche, rien non plus aussi loin que le regard porte; mais je suppose que je choisis mal les moments où je franchis la A65. Ce projet-là aura détruit des sites remarquables mais n'a guère aux contribuables. Pour l'instant! Il en va tout autrement pour la LGV. Quelle trace nos décideurs veulent-ils laisser dans la mémoire collective? Je n'ose écrire "l'Histoire"!
62	Envoyé le 14 octobre 2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : URRUGNE

	Lieu concerné par vos observations (commune, département) :- AVIS : Je suis opposé à ce projet pour les remarques suivantes: - la ligne actuelle étant utilisée à seulement 25% de ses capacités, il me paraît plus cohérent de la moderniser pour optimiser son taux d'utilisation. - les coûts globaux du projet ne sont pas précisément définis. - le financement d'un tel investissement n'est pas connu. - des exemples similaires de LGV mettent en évidence un investissement non rentable. De plus, en cette période de crise pour les finances publiques, le bon sens évident serait d'adopter une attitude pragmatique raisonnable. Le réseau ferré sur le territoire national est complètement laissé à l'abandon. Il faut impérativement sécuriser le réseau existant pour éviter de reproduire des accidents terribles.
63	Envoyé le 14102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : URRUGNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : URRUGNE, PYRENEES ATLANTIQUES AVIS : Bonjour. Concernant le projet LGV GPSO : Je suis opposée à un projet dont le financement n'est pas connu, et dont les coûts sont indéterminés (il manque entre autre l'évaluation du matériel roulant). Je suis entièrement d'accord avec le relevé de conclusion déposé par l'association Nivelle-Bidasoa, Association loi 1901, et en conséquence, je m'oppose à ce projet que je qualifie de "GPI2" (Grand Projet inutile et Imposé). Je suis opposée à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Le projet LGV GPSO détruira définitivement de grands espaces naturels alors qu'il n'est pas du tout justifié.
64	Envoyé le 14102014 Nom : clerc Prénom : pascal Département de résidence : 64 Commune de résidence : urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : urrugne AVIS : Je considère que ce projet est inutile et dévastateur pour notre territoire. L'impact environnemental sera fatal au développement économique de notre region. La qualité de notre agriculture une.nouvelle fois attaquée. Je suis opposé à ce projet et demande expressement a ce qu.il soit abandonné. Je suis par contre favorable à l'amélioration de la voie existante et je suis opposé à toute nouvelle voie.
65	Envoyé le 14 octobre 2014 Nom : Marticot Prénom : jean Département de résidence : 64 Commune de résidence : Arbonne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LGV BORDEAUX ESPAGNE AVIS : réseau routier départemental ,communal en piteux états,lignes ferrovières TER également,commençont déjà par remettre tout cela en état mais RFF est déjà en dette de plusieurs milliards ,le pays va vers la ruine socialiste,mais de grands dirigeants comme monsieur Rousset de ce même parti ne se préoccupe de la dette qu'il veut infliger aux générations futures,tout en ramassant lui un bon backchiss au passage et sera ensuite en

	retraite bien tranquille alors que le peuple lui trimera encore et encore !!!!!!! arrêtons ce gâchis tant écologique que financier ,pensons à la proximité pour nos citoyens,au diable ces grandes gens qui ne respectent rien et surtout ce qui n'est pas à eux LGV non non non non et non
66	Envoyé le 14102014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence :: URRUÑA Lieu concerné par vos observations (commune, département) :AQUITAINE AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
67	Envoyé le 14/10/2014 Nom : - Prénom :- Département de résidence : 64 Commune de résidence : - Lieu concerné par vos observations (commune, département) :LANDES AVIS : Ce projet n'est, depuis le début, que le triste résumé du fonctionnement de notre société française: - Lobbying, - mensonges, - manipulations, - corruption, - gaspillage, - catastrophe environnementale, - augmentation de la dette abyssale, - déni du citoyen, - etc,etc, etc....
68	Envoyé le 14102014 Nom : LARRIEU-MANAN Prénom : DAMIEN Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint-Michel de Rieufret Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint-Michel de Rieufret (33) AVIS : Je demande des compensations importantes du fait de l'impact réel porté par la LGV à ma commune de résidence Saint-Michel de Rieufret : - La création de merlons afin de limiter les nuisances sonores. - L'assurance d'une continuité de circulation des véhicules vers Arbanats, Virelade, Podensac, Cérons, Illats, Landiras pour ne pas isoler Saint-Michel de Rieufret des autres communes du territoire - L'implantation d'arbres entre la LGV et le village pour protéger les vues - Un accès gratuit à l'autoroute A62 entre le péage de Saint-Selve et l'aire de repos de Saint-Michel de Rieufret pour les habitants de notre commune afin de la désenclaver suite à la création du "rempart" LGV à l'est - Une indemnisation financière rapportée au kilomètre de voie ferrée construite sur notre territoire - Une réfection des voiries si elles sont mises à mal par les travaux

69	Envoyé le 14102014 Nom : BES Prénom : ROLAND Département de résidence : 81 Commune de résidence : Mazamet Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lieu dit BROQUES ET LAGRAVADE LAYRAC AVIS : Le lieu dit Broques et Lagravade était occupé par un fort romain, peut être plus ancien encore, présence attestée par carte CASSINI. Des recherches archéologiques préventives doivent être effectuées avant tout travaux. Le lieu était de plus un port de déchargement de navires (gabares), au confluent de la Garonne te du Gers. Présence aussi en bord de GARONNE de nidifications d'oiseaux protégés.
70	Envoyé le 15 octobre 2014 Nom : bourlon_sentucq Prénom : martine Département de résidence : 40 Commune de résidence : pontonx sur l'adour Lieu concerné par vos observations (commune, département) : pontonx sur l'adour landes AVIS Je ne suis pas contre le progrès, mais je me pose quelques questions. Étant adepte de sport en forêt, j'ai peur que l'espace sur pontonx et laluque soit très diminué. Les passages à niveau de Laluque et de pontonx balambits risquent de disparaitre. Il serait bien de garder des traversées piétons.
71	Envoyé le 15/10/2014 Nom : ARDANUY Prénom : JOSE Département de résidence : 40 Commune de résidence : DAX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : DAX AVIS : Mes observations sont les suivantes: -Tout d'abord il y a un problème de cout prohibitif dont une partie importante sera mis à charge des collectivités territoriales. Il m'apparait que pour la collectivité territoriale du Grand Dax ,ce cout n'est pas justifié ,d'autant plus que les prévisions de prix n'ont, à ma connaissance, pas fait l'objet d'une réactualisation depuis très longtemps . Donc au moment du règlement du cout final ,la surprise sera très douloureuse ,alors que la pression fiscale est déjà élevée et a subi des augmentations notables ces dernières années . De plus ces prévisions de prix ne prennent pas en compte des points importants comme la nature du terrain , qui dans notre région comporte des fondrières qui impliquent des surcouts de terrassement colossaux . - Ensuite l'axe Paris-Madrid , passant par Dax pourrait , sans inconvénient majeur utiliser la voie existante ,avec une adaptation TGV. Cela implique des travaux importants ,certes , mais largement moins couteux que la réalisation du tracé actuellement prévu. - Dax resterait une gare TGV de plein exercice et non une gare devenue secondaire à laquelle il est promis quelques TGV par jour ,jusqu'au moment ou ils seront supprimés , or Dax est la gare de voyageurs principale dans les Landes, notamment par son trafic curistes qui serait détourné sur la future gare de St Geours de Maremne , ce qui n'est pas du tout pratique pour des personnes souvent âgées ,et qui n'ont pas nécessairement à devoir supporter des frais supplémentaires de taxis ou de bus pour arriver jusqu'à Dax . -Enfin le gain de temps entre un train classique qui roule à 260 kms/h et un TGV qui roule à 320 kms /h n'est que de 7mns entre DAX et Bordeaux , ce qui est dérisoire surtout si l'on pense aux retards très fréquents des trains que l'on connait bien lorsque l'on a des enfants scolarisé à Bordeaux et que l'on paye systématiquement le parking (gratuit pendant 10mns seulement) car le train n'arrive pratiquement jamais à l'heure . Dernier point qui milite en faveur d'un moindre cout ,la SNCF fait miroiter que l'arrivée du TGV entraine la création d'entreprises qui se délocalisent ,c'est un vrai miroir aux alouettes .

	C'est la raison pour laquelle ,il faut dire oui au TGV ,donc à la LGV, mais par aménagement de la ligne existante ,donc au moindre cout .
72	Envoyé le 14102014 Nom : avignon Prénom :serge Département de résidence : 40 Commune de résidence : bretagne de marsan Lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint perdon -Landes AVIS : Le tronçon LGV Mont de Marsan -Dax va impacté les différents écosystème existants sur cet espace.En effet ,le projet va implanter la LGV parallèlement à la quatre voie Dax- mont de Marsan avec pour conséquence majeure la fragmentation paysagère et écosystémique.La résilience biologique,économique,et sociale va subir un effet très négatif.
73	Envoyé le 15102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : SAINT JEAN PIED DE PORT Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT JEAN PIED DE PORT AVIS : Bonjour , je trouve cette nouvelle ligne TGV inutile pour plusieurs raisons ; économiques car un aménagement de la voie actuel est nécessaire, cela fonctionne très bien actuellement et écologique, car cela détruirais une fois de plus la forêt landaise et une pollution visuelle
74	Envoyé le 15102014 Nom : dubois Prénom : romain Département de résidence : 47 Commune de résidence : Pompogne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne dans son intégralité AVIS : L'éventuelle future ligne LGV Bordeaux-Toulouse n'impacte pas directement mon lieu de vie. Cependant, je devrai subir pendant des mois les désagréments liés aux travaux. Mais plus que tout, c'est l'aspect financier qui me préoccupe. On lit des chiffres : 5 milliards, 7 milliards, 8 milliards ou même 10 milliards d'euros. Lequel est le bon? Aucun de ceux-là sans doute puisque plus les travaux prennent de temps, plus les coûts augmentent. Ca en donne le vertige. A titre de comparaison, le projet d'envoyer une mission humaine sur la planète Mars est estimé à 4.5 milliards de dollars. Et la ligne TGV Bordeaux-Toulouse coûterait plus du double!!! C'est irrationnel... Tous ces chiffres n'évoquent rien de bon pour les contribuables que nous sommes. Et surtout, avec tout cet argent, on se dit qu'il y a vraiment de quoi rénover les lignes existantes (qui en ont tant besoin). La France (comme d'autres pays) traverse une période de crise financière mais on jongle tout de même avec des milliards d'euros pour réaliser un projet qui profitera à bien peu de monde. Facile quand ce n'est pas avec son propre argent! Quand on voit le coût financier de l'autoroute Bordeaux-Mont de Marsan, son peu de rentabilité à cause du prix du ticket élevé (il faut bien rentrer dans les frais de construction...) et son extrêmement faible fréquentation ; difficile de ne pas faire le parallèle avec la ligne LGV. Bref, pour toutes ces raisons et parce que je crois définitivement que l'amélioration des structures existantes est la meilleure solution, je suis contre la construction de cette LGV.
75	Envoyé le 15/10/2014 Nom :- Prénom : -

	Département de résidence : 64 Commune de résidence : MOUGUERRE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BORDEAUX-DAX AVIS : Je ne comprends pas pourquoi pour aller plus vite, il faut faire des détours. Tous les manuels de mathématiques doivent être revus, car ils ont toujours affirmé que le chemin le plus court était la ligne droite. Pourquoi vouloir aller toujours plus vite ? Alors que nous sommes dans une période de crise, des économies sont demandées à tous les niveaux, faut-il créer une ligne nouvelle alors que la ligne actuelle avec des aménagements suffiraient amplement. Pour moi, il en peut y avoir que des aménagements des voies actuelles.
76	Envoyé le 15octobre 2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : urrugne AVIS je suis opposée à ce projet de LGV : le réseau actuel n'est pas saturé et il serait préférable de moderniser les voies actuelles . De plus , le financement de ce projet de LGV sera trop couteux pour les contribuables.
77	Envoyé le 15/10/2014 Nom : DIAZ Prénom : ENRIQUE Département de résidence : 64 Commune de résidence : Anglet Lieu concerné par vos observations (commune, département) :USTARRITZ AVIS : Il suffit de modifier les lignes existantes Non a la ligne TGV et surtout a ce qu'elle implique a savoir de nombreuses expropriation de riverains
78	Envoyé le 15 octobre 2014 Nom : LEMBEYE Prénom : Bernard Département de résidence : 65 Commune de résidence : AGOS-VIDALOS Lieu concerné par vos observations (commune, département) L'ensemble des territoires concernés par le projet GPSO AVIS Le projet de nouvelle ligne à grande vitesse GPSO est un projet contre-productif: il ne permettra de faire gagner que quelques minutes sur ces différents trajets, alors qu'une optimisation et modernisation du réseau existant aurait suffit à combler ce déficit d'utilisation. Ce projet est ruineux pour les comptes publics (Etat et collectivités territoriales) et va aggraver les déficits publics ainsi que la dette abyssale de la SNCF. Ce projet est destructeur d'environnement, dans la mesure où il va encore entraîner la suppression de nouvelles surfaces agricoles indispensable à notre production locale et à notre souveraineté alimentaire. La destruction irréversible de zones humides protégées, riches en biodiversité et en biomasse.De nouvelles sources de nuisances pour les riverains et des expropriations toujours dramatiques sur le plan humain. L'utilité sociale d'une telle infrastructure pour les usagers des transports n'a jamais été démontrée, alors que la grande majorité des usagers quotidiens des transports ferroviaires est soumise aux retards, à l'inconfort et à la fermeture de nombreuses dessertes et gares. L'argent investi dans le projet GPSO serait bien plus utile dans d'autres domaines sociaux: école, hôpitaux, amélioration énergétique de l'habitat, recherche pour les économies d'énergies... Ce projet nous éloigne des véritables mesures en faveur de la Transition énergétique et d'une politique des

	transports qui réponde à l'intérêt général des citoyens. Je m'oppose à un projet qui ne satisfait que les appétits des grands groupes du BTP français, des grands investisseurs seuls bénéficiaires des profits de cette entreprise et les élus locaux soucieux de leur image de grandeur à travers des projets mégalomaniaques, sur lesquels les populations civiles n'ont jamais été démocratiquement consultées, ni fait l'objet de débats préalables. Non aux projets Bordeaux/ Toulouse et Bordeaux/ Dax Oui à la modernisation du réseau existant.
79	Envoyé le 15102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : 64700 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 64 & 40 AVIS Je suis opposé à ce grand projet inutile dont le motif principal est d'engraisser les Bouygues, Véolia, Vinci etc.. en faisant payer les citoyens.
80	Envoyé le 15/10/2014 Nom : LAPARRE Prénom : Catherine Département de résidence : 82 Commune de résidence : Montauban Lieu concerné par vos observations (commune, département) tarn et garonne AVIS Citoyenne, soucieuse de la protection de l'environnement, je soutiens le report modal de l'avion et de la voiture vers le train. Pour autant, je ne peux adhérer à un projet qui: - Dans son mode de financement pressenti (partenariat public-privé) , est sans risque pour l'investisseur, mais surendette la collectivité, et entérine la disparition d'un service public du rail. - Du fait du grand chantier que ce projet nécessiterait, a un impact environnemental considérable: (Disparition de 3700ha de terres agricoles,destruction de paysages et de milieux aquatiques, circulation d'engins de chantier au fort impact carboné, atteintes à la bio diversité...) - A cause du surplus d'apport énergétique demandé pour alimenter les machines à grande vitesse, nécessitera inévitablement la construction d'une nouvelle unité de production fonctionnant à l'énergie fossile. - Parce que la grande vitesse sur valorise les grands centre surbains, aura un impact sur la répartition territoriale de l'emploi, et accentuera la désertification d'une majorité de territoires ruraux. De même que plusieurs organismes d'études indépendants, je conteste la nécessité d'un tel objet: Aucune justification de l'existence d'un problème de capacité; impossibilité d'effectuer le trajet Toulouse- Paris en 3h, ainsi qu'annoncé, la vitesse de 320 kms/h n'étant tenable que sur 50 % du parcours; Le coût de 7,8 milliards d'euros(prévu à ce jour!), représente une dépense démesurée, alors qu'il existe une autre alternative, à moindre frais: - Rénover et aménager les lignes existantes (le POLT): Pas de perte d'accessibilté pour les usagers; pas de fracture du territoire; la raison voudrait qu'aujourd'hui, l'on propose des projets qui permettent de réutiliser et adapter ce que nous avons déjà, plutôt que de créer toujours du neuf ailleurs, et que l'on est comme priorité de répondre à l'intérêt général, de relocaliser l'économie, de sortir de la logique du toujours plus vite pour quelques uns et du toujours moins pour le plus grand nombre!
81	Envoyé le 15/10/2014

	Nom : gallecier Prénom : danielle Département de résidence : 64 Commune de résidence : biarritz Lieu concerné par vos observations (commune, département) : pays basque AVIS : • Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. • Je suis opposé à un projet dont le financement n'est pas connu. • Je suis opposé à un projet dont les coûts sont indéterminés (il manque entre autre l'évaluation du matériel roulant). • Je suis entièrement d'accord avec le relevé de conclusion déposé par telle association, et en conséquence je m'oppose à ce projet que je qualifie de GPI2 (Grand Projet inutile et Imposé).
82	Envoyé le 15102014 Nom : Moreau Prénom : Pierre Département de résidence : 33 Commune de résidence : Cauvignac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Marions; Lerm et Musset; Gironde AVIS : Le projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est un projet inutile, onéreux et dévastateur sur le plan écologique. Ces lignes ne seront pas empruntées par les milliers de travailleurs qui utilisent les TER. L'entretien, la sécurisation et la modernisation des voies existantes paraissent plus urgent. Je suis fermement opposé à ces projets de lignes nouvelles. Pierre Moreau
83	Envoyé le 15102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 et 64 AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
84	Envoyé le 15/10/2014 Nom : MENARD Prénom : HELENE Département de résidence : 75 Commune de résidence : PARIS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse, Haute-Garonne AVIS OUI au Bordeaux - Toulouse, ligne structurante et nécessaire pour le territoire ! Alors que la France s'engage à réduire ses émissions de gaz à effet de serre et veut soutenir ses industries de pointe, pourquoi ne pas relier Toulouse et soutenir sa croissance en la reliant à grande vitesse à Paris ? Toulouse et Bordeaux sont des villes dynamiques, compétitives, et qui doivent le rester. Où réside l'écologie et le développement durable ? Dans le transport ferroviaire (qui génère des expropriations, des nuisances, des impacts sur l'écologie, certes) ou dans le transport aérien (qui génère des nuisances tout aussi importantes, de la pollution atmosphérique et des sols) ? L'arrivée du TGV dynamisera le quartier

	Matabiau, connectera Toulouse à l'Europe, sans pour autant nuire à l'industrie aéronautique et à EADS. Oui, il est d'utilité publique de ne pas entraver le dynamisme d'une ville qui attire chercheurs, étudiants, industriels, et (de plus en plus) touristes.
85	Envoyé le mercredi 15 octobre 2014 Nom : Oster-Grellety Prénom : Rosemarie Département de résidence : 24 Commune de résidence : Saint Laurent des bâtons Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ligne Bordeaux-Toulouse AVIS : Je suis habitante de la Dordogne au moment de cette enquête mais en cours de déménagement à Toulouse. Mes enfants résident entre Toulouse et Bordeaux et d'autres sont susceptibles d'habiter Bordeaux prochainement. Toulouse est ma ville de naissance et j'ai beaucoup d'attaches à Bordeaux. Je connais très bien le parcours de la ligne actuelle Toulouse-Bordeuax et le tracé de la ligne TGV supposée. De nombreuses raisons font de moi une opposante déterminée à de nouvelles lignes TGV dans cette région, projet que l'on peut ajouter à la liste des "grands travaux inutiles". - coût faramineux pour un gain de temps dérisoire. - destruction d'un paysage et d'un milieu naturel déjà bien entaché par voie nationale- ferrée-autoroute-canal (pas toujours entretenu). - nuisances très importantes pour les résidents des communes limitrophes de la ligne - rupture supplémentaire entre des zones habituellement en lien. - utilisation de matières premières (sable, pierres, béton, bois etc;;;)qui portent atteinte à l'environnement par leur extraction, leur transport ou leur disparition. En revanche je souhaite que les investissements prévus pour créer cette ligne inutile soient utilisés pour améliorer la sécurité, l'entretien, le développement du tissu ferroviaire existant et très utile à la vie locale.
86	Envoyé le 15102014 Nom : IMOULA Prénom : Fatima Département de résidence : 40 Commune de résidence : SOUSTONS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Bonjour Depuis plusieurs années je suis le tracé de la LGV et je me demande à quoi va servir cette nouvelle ligne. ??? De gros dégâts vont affectés la belle forêt des Landes. Elle qui a déjà subi beaucoup de tempêtes dont elle n'est même pas réparée. De plus la ligne TGV existante est largement suffisante pour les masses de voyageurs occasionnels, saison estivale, le reste du temps les trains sont à moitié vides. Pour preuve la SNCF a même investi en rachetant le site : "co-voiturage.fr" JE SUIS OPPOSÉE A CE PROJET QUI VA DÉTRUIRE UN MILIEU NATUREL DÉJÀ FRAGILE. JE SUIS OPPOSÉE A CE PROJET QUI A POUR BUT DE CONSTRUIRE UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE DONT LES BESOINS NE SONT PAS JUSTIFIES.
87	Envoyé le 15/10/2014 Nom : Vignati Prénom : Elizabeth Département de résidence : 33 Commune de résidence : Landiras Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landiras

	AVIS : Une simple remarque de citoyenne : Un projet doit voir le jour pour permettre la circulation des personnes et le développement économique des régions.
88	Envoyé le 15 octobre 2014 Nom : - Prénom :- Département de résidence : 64 Commune de résidence : Biarritz Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Région Pyrénées Atlantiques Pays Basque AVIS : Pourquoi sacrifier une si belle région sur des kilomètres, au profit de qui? de quoi? La ligne actuelle permet bien de rejoindre facilement l'Espagne (IRUN) à Bordeaux. Combien de temps gagné pour qui? Combien d'euros dépensés? qui ne seront jamais amortis.... Les simples voyageurs ne sont pas concernés!!!
89	Envoyé le 15102014 Nom : Séon Prénom : Arlette Département de résidence : 40 Commune de résidence : mazerolles Lieu concerné par vos observations (commune, département) le traçé AVIS : Ce projet a un coût trop élevé au détriment de l'entretien et l'amélioration des lignes existantes. Il faut plutôt privilégier le renforcement des lignes actuelles pour permettre aux usagers de la région de se déplacer le moins possible sans leur voiture. Transporter des voyageurs uniquement de Bordeaux à Dax et de Dax à Bayonne n'a aucun intérêt pour le reste de la population de la région.
90	Envoyé le 15102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : Casteljaloux Lieu concerné par vos observations (commune, département) Aquitaine et ses contribuables AVIS : Contrairement à ce qui est dit, ce projet n'est pas d'intérêt général. Il ne profitera qu'à très peu de voyageurs. Par contre, ses nuisances concernent tous le monde en Aquitaine (et même au delà...): - tous les habitants proches de la ligne qui subiront les nuisances sonores lors du passage des trains - tous les habitants à proximité relative qui subiront les désagréments des travaux colossaux et ensuite la fermeture de certains chemins ou routes - tous les habitants éloignés qui paieront davantage d'impôts pour financer un projet qui ne leur profitera pas. Je suis personnellement dans la 3ème catégorie (et un peu la 2ème) et je trouve scandaleux qu'en cette période de pression fiscale où l'on cherche par tous les moyens à réduire la dette, un projet aussi ruineux puisse être envisagé. En plus, c'est de l'argent qui ne sera pas disponible pour la réfection du réseau existant. J'ai entendu parlé de l'étude Claraco (amélioration des voies existantes) qui pour un coût bien moindre permettrait des performances très honorables et proches de celles envisagées avec la LGV. Je pense que cela vaut vraiment le coup de s'y pencher dessus. Au vu du désastreux ratio avantages/inconvénients retirés par l'ensemble de la collectivité, j'espère que ce projet ne sera jamais étiqueté d'utilité publique.

	Je m'oppose clairement à ce projet inutile, ruineux et dévastateur.
91	Envoyé le 15102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : URRUGNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : URRUGNE AVIS : projet désastreux et inutil !!!!sert a asseoir l'ego de ses défenseurs bornés et irresponsables avec l'argent des contribuables d'aujourd'hui et de demain !!!! seule solution : optimiser la voie existante !
92	Envoyé le 15102014 Nom : Dubois-Périssat Prénom : Amaelle Département de résidence : 47 Commune de résidence : Pompogne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : lot et garonne AVIS : L'éventuelle future ligne LGV Bordeaux-Toulouse passerait à quelques centaines de mètres de mon habitation, située dans un cadre bucolique, jusqu'à présent préservé de toute nuisance sonore ou visuelle. De plus, si ce projet devait voir le jour, je devrais subir pendant de longs mois les désagréments liés aux travaux. D'autre part, l'aspect financier de ce projet me préoccupe. On lit des chiffres : 5 milliards, 7 milliards, 8 milliards ou même 10 milliards d'euros. Lequel est le bon ? Aucun de ceux-là sans doute puisque les coûts prévisionnels ne cessent d'augmenter. Avec un seul des milliards nécessaires à la mise en place de ce nouveau projet , il serait possible d'améliorer et la qualité des lignes existantes et la qualité de vie des riverains de ces lignes en installant par exemple des systèmes d'insonorisation plus performants. Et ceci sans nuire au souci de gain de temps : avec des lignes existantes réaménagées, le temps gagné pour un trajet Bordeaux-Toulouse serait quasiment le même qu'avec la création d'une nouvelle ligne. Par ailleurs, on entend aujourd'hui le gouvernement déclarer qu'il souhaite développer les lignes d'autocar entre villes. Ce projet-là ne nécessite aucun investissement particulier, mais permettrait tout aussi bien aux personnes qui ont la nécessité de se déplacer de le faire vite et bien. Mieux même qu'avec cette nouvelle LGV. En effet, les autocars ou les trains existants permettent réellement de désenclaver certaines régions du sud-ouest, alors que la nouvelle ligne ne ferait qu'accroître l'enclavement de certains secteurs. Cette nouvelle LGV ne serait qu'une sorte de tuyau étanche traversant tout le sud-ouest, mais n'apporterait de réel avantage qu'aux personnes situées à proximité immédiate des extrémités de ce tuyau... La France (comme d'autres pays) traverse une période de crise financière mais certains n'hésitent pas à jongler avec des milliards d'euros pour réaliser un projet inutile qui ira même certainement à l'encontre de l'argument avancé par certains pour le développer : le désenclavement du Lot et Garonne et du sud-ouest en général... Pour toutes ces raisons, je suis contre la construction de cette LGV qui n'est d'aucune utilité publique.
93	Envoyé le 15 OCTOBRE 2014 Nom : LECINA Prénom : ELIANE OU JEAN MICHELX Département de résidence : 47 Commune de résidence : layrac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : lieu dit BARON RD 17 47390 LAYRAC AVIS : bonjour à tous au vu de mon adresse vous devez comprendre que je suis fondamentalement contre le projet LGV H 228 qui

	passe purement et simplement sur ma maison . D' autant que le h228 ter qui a été élaboré par voie de conséquence épargne ma maison et plusieurs autres, que la transparence hydrolique est respectée voire améliorée . et que même les nuisances sonores sont prises en compte lors de la rectification du trajet de l' autoroute. Selon la formule que nous avons pris l' habitude d utiliser à propos de ce projet c est je crois "la solution la moins pire" élaborée jusque là et qui respecte les impératifs de RFF soit 320 km /h. Dans l espoir que l opinion de quelqu'un de directement concerné et pas contre le projet sera pris en compte ou tout du moins ajouté à tous les autres je vous adresse mes respectueuses salutations
94	Envoyé le 14/10/2014 Nom :- Prénom :- Département de résidence : 47 Commune de résidence : Casteljaloux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47 AVIS : Je trouve que la construction de cette ligne ne bénéficiera qu'à peu de personnes, les lignes existantes sont suffisantes et mériteraient d'être seulement aménagées, cette ligne produirait beaucoup de nuisances (environnementales, sonores, économiques....)
95	Envoyé le 15/10/2014 Nom : zozaya Prénom : pantxika Département de résidence : 64 Commune de résidence : urrugne 7. Merci de nous indiquer le lieu concerné par vos observations (commune, département) urrugne 8. Merci de nous indiquer votre adresse électronique. L'indication de votre mail permettra l'envoi d'un accusé de réception de vos observations. xavier.zozaya@orange.fr 9. Saisissez ici vos remarques et observations. Je suis opposée à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié, je suis aussi opposée à un projet dont le financement n'est pas connu et, je suis toujours opposée à un projet dont les coûts sont indéterminés (il manque entre autre l'évaluation du matériel roulant).
96	Envoyé le 15/10/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : Saint Jean de Luz Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Jean de Luz AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25% de sa capacité.
97	Envoyé le 15102014 Nom :-

	Prénom :- Département de résidence : 17 Commune de résidence : 17460 BERNEUIL Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47 Pompogne AVIS : Ce projet de lignes LGV ne profiterait qu'à très peu d'habitants du grand Sud-Ouest. Par contre, tous en subiront les nuisances : - Nuisances sonores pour ceux situés le long du tracé - Nuisances environnementales et humaines pour ceux situés à proximité - Nuisances financières et augmentation de la pression fiscale pour tous les contribuables Je m'oppose à ce projet inutile, ruineux et dévastateur qui, au vu des avantages et des inconvénients retirés par la collectivité, ne peut en aucun cas se réclamer d'utilité publique.
98	Envoyé le 15 10 20014 Nom : Castello Prénom : Thierry Département de résidence : 64 Commune de résidence : Urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Laluque AVIS : Je suis contre ce progés beaucoup trop cher pour peu d'avantage .
99	Envoyé le 15/10/2014 Nom : Castello Prénom : Danielle Département de résidence : 64 Commune de résidence : Urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Je suis contre cela détruis la nature pour rien .
100	Envoyé le 15102014 Nom :- Prénom :- Département de résidence : 31 Commune de résidence : toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : haute-garonne AVIS : Ce projet de lignes LGV ne profiterait qu'à très peu d'habitants du grand Sud-Ouest. Par contre, tous en subiront les nuisances : - Nuisances sonores pour ceux situés le long du tracé - Nuisances environnementales et humaines pour ceux situés à proximité - Nuisances financières et augmentation de la pression fiscale pour tous les contribuables Je m'oppose à ce projet inutile, ruineux et dévastateur qui, au vu des avantages et des inconvénients retirés par la collectivité, ne peut en aucun cas se réclamer d'utilité publique.
101	Envoyé le 15102014 Nom : MEGE Prénom : Michel Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : liaison bordeaux toulouse / bordeaux dax AVIS : Il me semble que la ligne bordeaux toulouse ne souffre d'aucune réserve à partir du moment ou bordeaux est à

	2 heures de PARIS Toulouse se retrouverait ainsi à moins de 3 heures de PARIS. Ajoutée à l'agglo millionnaire de BORDEAUX, l'agglo millionnaire de TOULOUSE intéresse des utilisateurs potentiels professionnels et personnels et assure un développement des communications et dont de la richesse. BORDEAUX TOULOUSE en moins de 55 minutes c'est un formidable vecteur de développement. La réalisation de la liaison LGV bordeaux dax me semble par contre totalement farfelue car le bassin sud 40 + 64 n'est que peu de chose Sa justification dépend de la liaison avec l'ESPAGNE qui est pour le moment et pour longtemps dans le brouillard. Michel Mège 70 ans Ingénieur Civil Ponts et Chaussées
102	Envoyé le 15 octobre 2014 Nom : aramendi/arruebarrena Prénom : Christiane Département de résidence : 64 Commune de résidence : urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 64 AVIS : la ligne actuelle est suffisante en ne nécessite pas de besoin supplémentaire d'augmentation .
103	Envoyé le 15102014 Nom : cazaux Prénom : olivier Département de résidence : 33 Commune de résidence : bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : bordeaux AVIS : Réaliser une LGV dans laquelle la distance entre les arrêts est inférieure à 400 km est une aberration !! Vouloir faire circuler un train à 300 km/h sur une petite distance nécessite un investissement tel que la minute gagnée est hors de prix ! As-t-on besoin de gagner ces minutes ? De plus un train circulant à 200 km/h a un coût d'exploitation de 20k€/siège/an De plus un train circulant à 250 km/h a un coût d'exploitation de 40k€/siège/an De plus un train circulant à 300 km/h a un coût d'exploitation de 65k€/siège/an source Bombardier N'est ce pas là du gaspillage ? C'est argent ne devrait il pas être utilisé pour moderniser l'existant ? La ligne Bdx Irun est loin d'être saturée. En revanche elle à besoin d'être modernisée et toutes les gares desservies !! Je vais souvent à Puyoo et j'ai assisté à la désertification de la desserte de cette gare !! Cela fait partie de l'aménagement du territoire aussi. Ne parlons pas de l'impact écologique d'une ligne nouvelle qui comme les autoroutes est catastrophique !
104	Envoyé le 15/10/2014 Nom : MEYNARD Prénom : Xavier Département de résidence : 47 Commune de résidence : Casteljaloux

	Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Casteljaloux AVIS : Ce projet de lignes LGV ne profiterait qu'à très peu d'habitants du grand Sud-Ouest. Par contre, tous en subiront les nuisances : - Nuisances sonores pour ceux situés le long du tracé - Nuisances environnementales et humaines pour ceux situés à proximité - Nuisances financières et augmentation de la pression fiscale pour tous les contribuables Je m'oppose à ce projet inutile, ruineux et dévastateur qui, au vu des avantages et des inconvénients retirés par la collectivité, ne peut en aucun cas se réclamer d'utilité publique.
105	Envoyé le 15 10 2014 Nom : Garcia Prénom : Pascal Département de résidence : 64 Commune de résidence : Urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
106	Envoyé le 5102014 Nom : - Prénom :- Département de résidence : 47 Commune de résidence : CASTELJALOUX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : POMPOGNE 47 AVIS : Ce projet de lignes LGV ne profiterait qu'à très peu d'habitants du grand Sud-Ouest. Par contre, tous en subiront les nuisances : - Nuisances sonores pour ceux situés le long du tracé - Nuisances environnementales et humaines pour ceux situés à proximité - Nuisances financières et augmentation de la pression fiscale pour tous les contribuables Je m'oppose à ce projet inutile, ruineux et dévastateur qui, au vu des avantages et des inconvénients retirés par la collectivité, ne peut en aucun cas se réclamer d'utilité publique.
107	Envoyé le 15102014 Nom : cleroux Prénom : jean Département de résidence : 33 Commune de résidence : gradignan Lieu concerné par vos observations (commune, département) :- AVIS : l'intérêt principal de la ligne me semble être de permettre d'utiliser l'ancienne ligne pour le ferroutage - lequel est absolument nécessaire pour lutter contre le réchauffement climatique. Par ailleurs, il importe de ménager au maximum les espaces agricoles. Donc une ligne doublant l'existante, au milieu des landes, et sur l'emprise déjà réservée serait la meilleure solution et la moins onéreuse (pour ne pas alourdir la dette publique).
108	Envoyé le 15102014 Nom : LARZABAL HARISCAIN Prénom : XELIN Département de résidence : 64 Commune de résidence : URRUGNE

	Lieu concerné par vos observations (commune, département) : URRUGNE AVIS : Il me semble que la construction d'une LGV n'est absolument pas nécessaire. Il serait préférable d'améliorer les voies existantes.
109	Envoyé le 15102014 Nom : Algarra Prénom : David Département de résidence : 64 Commune de résidence : Urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Aquitaine de Bordeaux à la frontière AVIS : Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié et que son financement n'est pas connu. A une période où les sous manquent à l'Etat, aux collectivités locales, aux particuliers et même il semblerait à certaines entreprises, ne serait-il pas judicieux d'utiliser une approche raisonnée et raisonnable au moment d'investir pour nos enfants?
110	Envoyé le 15102014 Nom : JULIEN Prénom : Philippe Département de résidence : 33 Commune de résidence : CASTRES-GIRONDE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : CASTRES-GIRONDE / GIRONDE AVIS : Cout exorbitant alors que les finances de la France sont au plus bas, Impacte écologique désastreux, Gain de temps vraiment dérisoire en comparaison aux nuisances et aux travaux, Défiguration complète du paysage, Ne faudrait 'il pas plutôt commencer par remettre le réseau SNCF existant en bon état et ne pas attendre un accident (accident de 2013 en région parisienne...!), pour en prendre conscience, Expliquez moi pourquoi il n'y ait que 8% de voyageur de la SCNF qui ne prennent que le TGV? Peut-être que les prix exorbitant des billets seraient une piste? Qui va payer les 10 milliards annoncés pour ce projet (sans parler des dérapages et surcouts évident dans tout projet)? Surement pas la SNCF ni RFF qui n'a pas le droit de financer un projet par sa dette, ni des collectivités locales qui sont saignés à blanc! Comme d'habitude, se sera le contribuable!
111	Envoyé le 16 octobre 2014 Nom : herbaud Prénom : michel Département de résidence : 63 Commune de résidence : beaumont Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 64 AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
112	Envoyé le 16/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 24 Commune de résidence : - Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Pour consommer plus d'électricité ? Pour arriver plus tôt au boulot et travailler plus pour gagner moins ?

	Pour arriver avant les autres dans un camping municipal bondé ? Pour diminuer encore et encore les surfaces agricoles ? Pour imiter les autoroutes avec hausse des tarifs et privatisations ? Pour fermer les petites gares comme on ferme les petits hôpitaux ? Pour ne pas voir trop longtemps, à toute vitesse, les champs arrosés de produits chimiques ? Pour constater que les forêts s'amenuisent aux mains de possédants ? Pour devoir réserver sa place 2 mois à l'avance afin de "bénéficier" d'un prix raisonnable ? etc...
113	Envoyé le 16102014 Nom : Joseph Prénom : Lydie Département de résidence : 33 Commune de résidence : 33720 Cérons Lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Médard D'Eyrans AVIS : Il n'est pas nécessaire d'ouvrir d'autres lignes SNCF, il vaudrait mieux rentabiliser celles qui existent déjà. Quand à la LGV, elle est pour moi complètement inutile. Pourquoi aussi vouloir installer une troisième ligne parallèle ? Le pays manque d'argent, il conviendrait d'utiliser les fonds publics de manière intelligente et non pour contenter quelques élus... Je suis contre ces divers projets.
114	Envoyé le 16102014 Nom : Paillet Prénom : Guy Département de résidence : 64 Commune de résidence : Urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pyrénées-Atlantiques AVIS : Je suis totalement opposé à ce projet pharaonique,dont le financement,encore indéterminé,finira immanquablement par retomber à la charge des contribuables et / ou des usagers.
115	Envoyé le 16102014 Nom : Tellier Prénom : Pantxo Département de résidence : 64 Commune de résidence : Urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : GPSO AVIS : Il est avéré que les données présentées lors du débat public sur ce projet en 2006, sont fausses. En effet :" il a été constaté par la DREAL Aquitaine, un problème de répartition des trains de voyageurs en 2006 et 2011 ... :Les trains qui arrivent et repartent d'une gare, après un arrêt de quelques minutes sont malheureusement comptabilisés deux fois dans les calculs. D'autre part , toujours selon la DREAL :" Au droit des gares de Dax, Bayonne et Hendaye, le trafic fret diminue entre 2006 et 2012 de 40% à 49%.Au droit des quatre gares (Vitoria, Tolosa, San Sebastien et Irun), la diminution du trafic fret ferroviaire est respectivement de -44%, -51,7%, -53,5% et -56% entre 2006 et 2012. Le trafic routier de marchandises diminue 5,2% au péage de Biriatou entre 2006 et 2012. De plus, la croissance cumulée attendue lors du débat publics'est avérée également erronée et rctifiée par 2 fois déjà par RFF . Par ex : croissance cumulée 2006>2014 prévue pour la France lors du débat public:13,1% réalisé,6,3% soit moitié moindre et pour l'Espagne prévu:22,7% réalisé 2,9% soit 10 fois moins! L'espagne recule de plus en plus sur les infrastructures ferroviaires (augmentation des 3èmes rails au detriment des nouvelles lignes) rendant ainsi impossible une supposée augmentation attendue du trafic ferroviaire marchandises à l'international. Or, la principale justification du projet GPSO était une augmentation du traffic marchandisespar le rail.

	Aujourd'hui une certitude demeure :la saturation du réseau existant rénové n'est plus à l'ordre du jour et donc les GPSO n'ont aucune justificatio et ne correspondent ni à un besoin ni à une demande sociale
116	Envoyé le 16/10/2014 Nom : BOUTTEN Prénom : Bruno et Jacqueline Département de résidence : 40 Commune de résidence : St ANDRE de SEIGNANX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : St ANDRE de SEIGNANX AVIS : Les lignes actuelles ne sont utilisées qu'à 25% de leurs capacités. Nous sommes opposés à ce nouveau projet qui sera financé par nos impôts. Nous prenons le TGV actuel à Bayonne et la lgv ne nous apportera rien de plus.
117	Envoyé le 16102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : PYRENNEES ATLANTIQUES AVIS : ce projet est totalement inutile ,devastateur en terme environemental et economique. METTONS LA LIGNE EXISTANTE AUX NORMES ET REHABILITONS CELLE CI.LE CONTRIBUABLE FERA DES ECONOMIES ET NOS COLLECTIVITES LOCALES AUSSI.LA LIGNE LGV EST UNE VASTE SUPERCHERIE.NOUS SOMMES UN PAYS VIVANT AU DESSUS DE CES MOYENS ET NOS ELUS REGIONNAUX CONTINUENT A DEFENDRE DES PROJETS COMPLETEMENT DINGUES.ARRETONS DE PROMOUVOIR LE LIGNE LGV COMME UN DESENCLAVEMENT DE NOTRE SUD OUEST.NOUS NE SOMMES PAS NON PLUS DANS LE LARZAC .BEAUCOUP DE MOYENS DE TRANSPORTS SONT A NOTRE DISPOSITION ET BIENTOT DES LIGNES DE BUS DONT LES PRIX DEFIRONT TOUTE CONCURRENCE GRACE A NOTRE CHER MINISTRE MR MACRON.A QUOI BON AVOIR UNE LGV SINON A SATISFAIRE QUELQUES EGOS ET ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS?
118	Envoyé le 16102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : St Martin de seignanx Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud landes AVIS Contre un nouveau trace - par contre utiliser les voies existantes De plus nos finances publiques ne permettent pas se genre de divagations Le gain de temps ne justifie pas ces dépenses
119	Envoyé le 17102014 Nom : ROBIC Prénom : LAURENT Département de résidence : 33 Commune de résidence : Castres-gironde Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Castres-gironde AVIS : 1/ Financement J'aimerai savoir comment ce projet pharaonique va être financé ? On nous parle d'un coût de 5 milliards, mais à terme ?. Je ne trouve aucune ressources dans l'EUP pour financer cela ? L'état se désengage auprès des régions, les régions aussi ; l'Europe nous dit qu'il y a d'autres priorités... Il n'est pas question de mettre "la main à la poche" (impôts supplémentaires que paierons mes enfants) quand ce projet utopique n'est même pas ficelé !

Générer du travail en France ? un seul exemple : les rails sont construites en Inde, donc RIEN pour la métallurgie Française ! C'est irraisonnable !

2/ Environnement
a- Il est prévu de passer sur des zones NATURA 2000 alors que la loi Européenne réprouve formellement la modification de ces zones. De quel droit les porteurs de LGV se permettent ils cela ?? alors que tout porte à croire que la destruction de l'écosystème est programmé !

b - Tourisme
Le responsable du touriste de la CCM nous indique (réunion publique St Médard d'Eyran) que l'impact causé va mettre en danger toutes les infrastructures existantes : hôtels / restaurants / chambres d'hôtes / vignobles / commerces...
Le bassin d'emploi est gravement menacé !

c- cas des sources de Belefond : LGV prévoit un pont (20/25 m de haut) SUR cette nappe phréatique alors qu'un viticulteur lambda ne peut même pas creuser à plus de 1,5 m de profondeur car il y a des risques évidents d'infiltration. Je ne vois pas comment des piles bétonnées ne peuvent pas engendrer ce phénomène à terme : la fourniture d'eau de la CUB est menacée ! et bien sûr le coût de l'eau potable.

d- Des communes entières vont être défigurées (ex. St Médard D'Eyran) ! C'est aberrant !

e/ Les nuisances dues au bruit : rien n'est prévu, et quand c'est le cas ce n'est que ponctuel ! Croyez-vous que le son va s'arrêter devant des panneaux antibruit posés pour la bonne forme et qui coûtent un bras !

3/ Dévalorisation
Dans une géographie défigurée, le prix des terrains et habitations vont souffrir de cette ligne ; Vendre à perte pour des trains que je n'utiliserai pas, ou très peu, n'est même pas concevable !

4/ Emplois
Les emplois générés lors de la construction sont des emplois spécifiques qui suivent le chantier; donc pas d'emplois locaux permanents (sauf exceptions rares). Les concepteurs du projet mettent pourtant en avant la création d'emplois : c'est faux: voire le tronçons "Tourx / Bordeaux". De toute évidence c'est l'inverse qui va se passer !

5/ Travaux
La création de gravières sur la commune de Portets génère déjà des problèmes ! La circulation, les routes, donc les usagers locaux seront impactés de plein fouet. Il suffit pour le vérifier, de prendre acte des demandes des riverains sur les tronçons en cours de construction : poussières, dégradations, expropriations à des prix dérisoires...

6/ projets locaux
Si ce projet perdure, nous le paierons via nos impôts : donc plus d'écoles, de crèches, de rénovations de routes (...) car les caisses sont déjà vides ! Comment peut-on stimuler dans ces conditions l'implantation des populations ? Surtout quand la Région nous fait l'éloge de "Bordeaux 1 million d'habitants" ! Doit on comprendre qu'on va construire "en hauteur" et voir naître des immeubles ici et là dans nos campagnes proches de Bordeaux ?

7/ besoins réels
Si la LGV se construit qui va utiliser ces lignes ferroviaires ? Les employés du tertiaire qui préfèreront l'avion pour des raisons de coût et de rapidité ? Les arrêts dans les petites gares vont être en partie supprimés. Comment envisager d'aller à Langon, en passant par Agen via Bordeaux : c'est complètement stupide et irréalisable ! Sans compter le prix du billet bien évidement qui va augmenter significativement ainsi que le temps de transport !

8/ voies existantes
Je suis pour la rénovation et l'entretien des voix existantes qui d'après des études sérieuses coûterons 10 fois moins cher que la LGV. Le besoin de transports fiable est nécessaire ; le nombre des usagers augmente: des solutions de rénovation sont envisageables ainsi que la mise en service de trains "2 étages" par exemple.

	Bien évidement je suis contre la création de la LGV Bordeaux / Toulouse ou Bordeaux / Agen, vous l'aurez compris. Je ne reconnais en RIEN l'Utilité Publique de ce projet !
120	Envoyé le 17/10/2014 Nom : ARTIGUELONG Prénom : LIONEL Département de résidence : 47 Commune de résidence : HOUEILLES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47 AVIS : Ce projet de lignes LGV ne profiterait qu'à très peu d'habitants du grand Sud-Ouest. Par contre, tous en subiront les nuisances : - Nuisances sonores pour ceux situés le long du tracé - Nuisances environnementales et humaines pour ceux situés à proximité - Nuisances financières et augmentation de la pression fiscale pour tous les contribuables Je m'oppose à ce projet inutile, ruineux et dévastateur qui, au vu des avantages et des inconvénients retirés par la collectivité, ne peut en aucun cas se réclamer d'utilité publique
121	Envoyé le 17/10/2014 Nom : Habbouse Prénom :emma Département de résidence : 33 Commune de résidence : villenave d'ornon Lieu concerné par vos observations (commune, département) : villenave d'ornon AVIS Bonjour, Je réside rue Paul Ramadier, actuellement, on ne peux pas marcher dans la rue (longeant les rails) car le bruit du passage du train est insupportable pour les piétons, et nous oblige à nous déporter ou attendre la fin de son passage, comment ça va être lorsque le trafic sera densifier, l'isolation phonique n'est que partielle car là ou nous nous trouvons dans une des maison de ce quartier, le bruit du passage du train est plus qu'incommodant. Vous comprendrez que je ne sois pas favorable à ce projet, d'autre part le SNCF a vu le nombre de ses passagers diminuer, à l'avenir cette tendance sera encore plus accentuer, car pour aller à Bruxelles par exemple, le prix de l'avion est 7 fois moins cher, au pire un covoiturage est plus intéressant que de prendre le train qui n'est jamais à l'heure et toujours en retard....
122	Envoyé le 17 10 2014 Nom ROBIN Prénom : Roland Département de résidence : 33 Commune de résidence : Landiras Lieu concerné par vos observations (commune, département) : landiras AVIS Je suis assez réservé sur l'intérêt économique de ce projet. Face à un coût d'investissement très important, voire trop pour les finances malmenées de notre pays et de ses contribuables, je considère préférable d'aménager le réseau existant au lieu de partir sur une nouvelle ligne dont la rentabilité, même à terme, me paraît loin d'être assurée. Par ailleurs l'impact négatif non négligeable sur l'environnement des communes touchées ne me semble pas suffisamment pris en compte; En conclusion je marque mon hostilité à un tel projet.
123	Envoyé le 17102014 Nom : CASSAN

	Prénom : Christine Département de résidence : 31 Commune de résidence : BLAGNAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : OUI pour la LGV Bordeaux-Toulouse.
124	Envoyé le 17102014 Nom :- Prénom :- Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Haute-Garonne, Lot-et-Garonne, Gironde, Tarn-et-Garonne, Landes AVIS Quel beau dossier d'enquête publique!!! Les Mecdu sont magnifiques!
125	Envoyé le 17102014 Nom : rossignol Prénom : didier Département de résidence : 47 Commune de résidence : le passage Lieu concerné par vos observations (commune, département) : chemin de bernou 47520 le passage AVIS : bjr c est au sujet de notre chemin chemin de bernou qui va etre coupe par la ligne lgv et il prevu une nouvelle sortie nous souhaitons que ce chemin reste sens unique avec une nouvelle sortie
126	Envoyé le : 17/10/2014 Nom : DALLA BARBA Prénom : Isabelle Département de résidence : 47 Commune de résidence : feugarolles lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47 AVIS : Je suis contre la lgv entre Bordeaux Toulouse mais aussi contre toutes les lignes à Grandes Vitesse. Avant de m'inscrire dans une association contre les LGV, j'ai bien reflechi en me demandant si j'étais contre car elle touche directement mon environnement proche. Après réflexion je suis contre car les coûts sont excessifs et non maîtrisés d'années en années, ils augmentent et au final les prévisions seront dépassées de façon conséquente. Ces grands projets sont très mal gérés et prennent l'argent du contribuable pour financer des salaires d'un ou deux Présidents de groupe comme Vinci ou autre alors qu'on nous fait croire que ça va créer des emplois sauf que les travaux s'arrêteront au bout de 5 ans alors il vaut mieux investir sur des projets plus pérennes. Aussi nous avons une alternative l'aménagement des voies existantes, privilégions cette possibilité moins onéreuse.
127	Envoyé le : 18 / 10/ 2014 Nom : Dauzier Prénom : dany Département de résidence : 40 Commune de résidence : Tarnos lieu concerné par vos observations (commune, département) : Laluque Landes

	AVIS : Je suis opposé a ce projet qui consiste a créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n est utilisée qu a 25% de ses capacités c est un projet inutile et ruineux , destruction de la nature .
128	Envoyé le : 18102014 Nom pedespan Prénom : jean pierre Département de résidence : 40 Commune de résidence : saint paut les dax lieu concerné par vos observations (commune, département):- AVIS : Le GPSO dans son ensemble est un projet Ruineux, Inutile et Destructeur de l'environnement !! Ce projet est ruineux car, si on se base sur les chiffres de la Cour des Comptes, on sait que les évaluations budgétaires de ce type de projets sont sous-estimés de plus de 20%. Si , de plus, on réactualise les coûts du projet à la date de démarrage prévue des travaux, soit 2017, on atteint allégrement les 18 milliards d'euros !! Rappelons, de plus, que la dette de RFF était, fin 2013, de 36 milliards d'euros et continue à croitre au rythme de 2 milliards d'euros par an. Ajoutons à cela 7à8 milliards de dettes pour la SNCF, sans oublier les 8 milliards de dettes planqués dans le SAAD et reversés en 2007 dans la dette souveraine de la France !!!! Excusez du peu !! Dans cette évaluation n'est ,bien sûr, pas compris l'éventuel barreau Dax-Pau..... Ce projet est parfaitement inutile car il est censé solutionner un problème de saturation et un problème de temps de parcours prohibitif. Or, autant sur la ligne Bordeaux-Toulouse que sur la ligne Bordeaux-Dax, la modernisation de la ligne existante(220km/h max et ERTMS) répondrait au besoin, en termes de saturation et de temps de trajet, pour un coût 5 fois moindre comme l'ont démontré des études faites par des bureaux d'études indépendants (SITEC, CLARACO). Par exemple, sur Bordeaux-Dax, la gare de Mont de Marsan centre serait desservie au travers de Lucbardez (15 km du centre de MDM) soit 20 minutes au moins par la navette ferroviaire. En outre sur le trajet Bordeaux-Dax par la LGV la distance est plus longue de 70 km que la ligne existante!! Il suffit de se reporter aux travaux de la Tours-Bordeaux pour se convaincre du massacre environnemental de la LGV. Enfin, la modernisation de la ligne existante a été prônée par les rapports de la Cour des Comptes, de Mariton, Assises du Ferroviaire, Bianco, Duron, Auxiette..
129	Envoyé le : 18/10/2014 Nom:- Prénom:- Département de résidence : 64 Commune de résidence : st pierre d'irube lieu concerné par vos observations (commune, département) :landes et pyrénées atlantiques AVIS :

	coûts des travaux exorbitants pour un gain de temps dérisoire et une rentabilité plus qu'incertaine.
130	Envoyé le : 18/10/2014 Nom : Floret Prénom : Guillaume Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : Layrac, tracé Bordeaux Toulouse AVIS : Monsieur le Commissaire enquêteur, Je souhaite apporter ma contribution sur le projet soumis à l'enquête publique sur la ligne LGV passant en Lot et Garonne. Je suis totalement opposé à ce projet, pour plusieurs raisons. La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : • Elle serait ruineuse : Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffrée à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. Comment dans une période de crise, le gouvernement peut investir et demander au contribuable de financer par leurs impôts cette ligne grande vitesse ! Un gouvernement qui dans le même temps supprime des fonctionnaires, privatise les concessions hydrauliques et souhaite céder pour 4 milliards sur les entreprises publiques telles qu'EDF. Ceci est une aberration ! • Elle serait dévastatrice : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau notamment à Layrac. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations

	par jour ouvré pendant la durée du chantier. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. • Elle est inutile : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux, mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. • Pour la commune de Layrac : Elle serait totalement néfaste, l'impact serait terrible pour le village. La LGV pour Layrac, c'est la perte définitive de 6 entreprises, 37 emplois, 25 maisons et 60 résidents. C'est aussi une atteinte irrémédiable au patrimoine architectural et la remise en cause de toute politique de revitalisation du bourg. Le temps gagné sur un Agen-Paris est ridicule par rapport au coût du projet (11 minutes) - La LGV provoquera un exode des populations du bassin agenais vers les métropoles bordelaise et toulousaine - L'Agenais et Layrac deviendront zone-dortoir, - Le coût du foncier va exploser ce qui va pénaliser fortement la population agenaise les jeunes couples en particulier. - Destruction de zones naturelles et agricoles (1500Ha sur le département) - Atteinte irrémédiable au patrimoine avec destruction d'entreprises commerciales et agricoles et du bâti privé (6 entreprises avec 37 emplois, 25 maisons soit 59 résidents rien que sur Layrac).

	Le recours au financement privé/public nous a montré par le passer que cela ne fonctionnait pas, l'exemple des autoroutes nous montre bien que ce type de montage financier se fait toujours au détriment des usagers et des contribuables. Ma situation personnelle maintenant : ma maison est située sur les remparts de Layrac à 400m environ du passage de cette future ligne. Nous habitons dans cette maison du XIIéme siècle, classé aux monuments historiques. La perte de valeur de notre maison est estimée à 30/40 milles euro par rapport à sa valeur initiale. J'ai fait de nombreux travaux depuis 10 ans dans cette maison, (30 000 euro), tout cela en respectant les consignes des architectes de France. Et là, RFF arrive et construit cette LGV sans problème ! Quelle honte ! Les nuisances visuelles, sonores et bien-sûr la perte de valeur de ma maison seront dramatiques. Je réitère donc ma plus ferme opposition à ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse qui est inutile, ruineux et dévastateur, tout cela pour gagner 11 minutes entre Bordeaux et Toulouse ! Inadmissible !
131	Envoyé le : 19/10/2014 Nom : SAINT-PIERRE Prénom : Roger Département de résidence : 64 commune de résidence : Mouguerre lieu concerné par vos observations (commune, département) : DAX 40 AVIS : Je suis opposé au projet de LGV Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse car les arguments avancés dans le projet (saturation des lignes) sont erronés, bien trop optimistes (prévisions croissance, trafic, etc;) et trompeurs pour le citoyen que je suis. Utilisateur à titre professionnel du train entre Bayonne et Dax, en particulier le TER, contributeur exaspéré au budget de la Région, j'exige que tout le nécessaire soit fait (investissements pour le réseau, trains en desserte, qualité des trains, personnel SNCF, alignements TGV et TER en terme d'accès, etc...) pour améliorer la performance du réseau actuel et permettre ainsi aux usagers de pouvoir se déplacer dans les meilleures conditions. Seule cette orientation est soutenable et elle doit l'emporter sur la nouvelle gabegie que constituerait la création de nouvelles voies LGV.
132	Envoyé le : 18/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : Casteljaloux lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47 AVIS : Ce projet de lignes LGV ne profiterait qu'à très peu d'habitants du grand Sud-Ouest. Par contre, tous en subiront les nuisances : - Nuisances sonores pour ceux situés le long du tracé - Nuisances environnementales et humaines pour ceux situés à proximité - Nuisances financières et augmentation de la pression fiscale pour tous les contribuables Je m'oppose à ce projet inutile, ruineux et dévastateur qui, au vu des avantages et des inconvénients retirés par la collectivité, ne peut en aucun cas se réclamer d'utilité publique.

133	Envoyé le : 19/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : Ustaritz lieu concerné par vos observations (commune, département) : 64 40 33 47 82 31 AVIS : Je suis opposé aux deux nouvelles lignes puisque les lignes actuelles ne sont loin d'être saturées et qu'elles ne le seront pas avant longtemps puisqu' il n'y a plus de croissance économique, ni en France ni dans l'UE. D'autre part, les dépenses de construction des deux LGVs aggraveront la dette de la SNCF et de RFF, qui s'ajoutera à la dette de la France et qui pésera donc sur le déficit annuel de l'Etat. Les citoyens et contribuables n'ont pas intérêt à alourdir la dette et le déficit (impôts et taxes) surtout pour des projets inutiles. En ces temps de transition énergétique, un petite partie de l'argent prévu pour la construction des LGVs pourrait être utilisée pour des projets utiles: améliorer les lignes délabrées (Bayonne-Dax, ...), maintenir en bon état toutes les lignes (Brétigny), et d'une manière générale avoir une politique d'incitation à l'utilisation du fer (fréquence des trains, tarifs compétitifs avec la route...).
134	Envoyé le : 20/10/2014 Nom : IRAZOQUI Prénom : Emile Département de résidence : 64 commune de résidence : URRUGNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : URRUGNE AVIS : Je suis opposé à ce projet dont les coûts sont faramineux proportionnellement aux service supposé rendu et que la ligne existante, utilisée actuellement au quart de ses possibilités, peut largement couvrir. Je suis opposé à ce projet dont on ne connait pas tous les contours du financement mais dont on a déjà compris que le contribuable en sera la source. Je suis opposé à ce projet dont on comprend qu'il servait d'autres intérêts que celui du même contribuable et ce moyennant la destruction d espaces naturels, la dégradration de territoires et l'appropriation de terres qui constituent en autres l'outil de travail de certains de mes compatriotes. Je suis entièrement d’accord avec le relevé de conclusion déposé par le CADE, et en conséquence je m’oppose à ce projet que je qualifie de GPI2 (Grand Projet inutile et Imposé).
135	Envoyé le : 20/10/2014 Nom : vachet Prénom : jean marc Département de résidence : 64 commune de résidence : Bidart lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bidart AVIS : monsieur , madame Apres l'elargissement de l'autoroute , peut etre utile 2 mois de l'année , je suis opposé a une nouvelle voie TGV , le fret baisse , c'est non financé ,cela va degrader l'environnement de la cote , et pour gagner 5 minutes entre bayonne et la frontiere .

136	Envoyé le : 20/10/2014 Nom : bollet Prénom : jean pierre Département de résidence : 64 commune de résidence : mougerre lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 et 64 AVIS : La circulation sur les voies existantes est loin d'être saturée. Créer une voie nouvelle entre BORDEAUX et DAX puis ultérieurement jusqu'à la frontière espagnole occasionnerait un gâchis écologique considérable pour un cout très élevé de travaux et une rentabilité moindre.
137	Envoyé le 20/10/2014 Nom : - Prénom :- Département de résidence : 33 commune de résidence : Sud Gironde lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tout le tracé AVIS : Étant donné les heures et jours d'ouverture des mairies dans les petits villages, le nombre restreint de permanences des commissaires enquêteurs, la quasi inexistence de réunions d'informations du public, la rapidité de connexion à internet de nos territoires, nos autres occupations tout aussi vitales que le GPSO, il est absolument impossible de consulter ce dossier dans le temps dévolu à l'enquête. Aussi je demande solennellement au président de la commission de prolonger cette enquête de quelques mois et d'organiser sur les territoires concernés des réunions publiques d'informations.
138	Envoyé le 20/10/2014 Nom : DICHARRY Prénom : DENISE Département de résidence : 40 commune de résidence : TARNOS lieu concerné par vos observations (commune, département) : BORDEAUX - DAX AVIS : Nous possédons en France un système ferroviaire parfaitement adapté dont tous les citoyens peuvent bénéficier,sa rénovation est nécessaire et urgente. Je m' oppose à la construction d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Dax car elle n'est pas justifiée, le coût de ce projet est exorbitant et endettera notre pays. Les LGV ne sont accessibles qu'à 8% des usagers du train,nos élus doivent penser à tous les Français:il y a d'autes priorités dans notre pays.
139	Envoyé le : 20/10/2014 Nom : DICHARRY Prénom : DENISE Département de résidence :40 commune de résidence : TARNOS lieu concerné par vos observations (commune, département) : BORDEAUX - TOULOUSE AVIS : Je m'oppose à le LGV car: - elle est trop coûteuse

	- elle dévaste notre environnement - elle n'est accessible qu'à 8% des usagers du trains. - elle n'est pas rentable - son gain de temps se fait au détriment de la desserte Nous possédons un réseau ferroviaire bien pensé qu'il faut impérativement rénover,cela sera plus utile pour les citoyens et moins onéreu pour RFF;
140	Envoyé le : 20/10/2010 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : Urrugne lieu concerné par vos observations (commune, département) : urrugne-64 AVIS : Une ligne LGV engendrerai beaucoup trop de frais et de dégâts pour gagner quelques minutes sur le trajet jusqu'à Paris ou ailleurs, alors qu'une ligne existe déjà! Des gens expropriés, (ils seront remboursés mais à quel prix, la valeur d'une maison familiale est inestimable), des maisons centenaires faisant parties du patrimoine de la commune rasées, des paysages ravagés (notre si belle région verte et vallonnée défigurée avec des viaduc, piliers...) Tout ça pour arriver quelques minutes plus tôt vu que de toute façon le tgv ne pourra pas atteindre sa vitesse maximale dans la région... je m'y oppose, pour le respect de nos anciens et l'avenir de nos enfants.
141	Envoyé le : 21/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : USTARITZ lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle est largement sous-employée.
142	Envoyé le : 21/10/2014 Nom : COLOMAR Prénom : GEORGES Département de résidence : 64 commune de résidence : USTARITZ lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle est largement sous-employée.
143	Envoyé le : 20/10/2014 Nom : verdier Prénom : anne Département de résidence : 64 commune de résidence : urrugne lieu concerné par vos observations (commune, département) : côte basque AVIS : •Je suis opposé à un projet dont le financement n'est pas connu. •Je suis opposé à un projet dont les coûts sont indéterminés (il manque entre autre l'évaluation du matériel roulant). •Je suis entièrement d'accord avec les conclusions de l'Autorité environnementale et en conséquence je m'oppose à ce projet que je

	qualifie de GPI2 (Grand Projet inutile et Imposé). •Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Je suis opposé à ce projet car depuis quelques années de nombreux trains ont été supprimés (trains du matin, trains de nuit, etc....) •Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié...Dans les espaces naturels, on note les zones Natura 2000, littoral, etc.... •etc...
144	Envoyé le : 21/10/14 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : lucbardez lieu concerné par vos observations (commune, département) : accès à la gare de Lucbardez AVIS : l'accès à la gare de lucbardez , sera probablement des plus délicats surtout en provenance du Gers que cette gare est censée desservir !! Ne serait il pas judicieux , au moment de la construction de cette voie , de prévoir une route parallèle et mitoyenne permettant, depuis Roquefort, d'accéder directement à cette gare ? Le surcoût en travaux serait minime voire invisible ... mais l'effet sur la rentabilité et l'accessibilité , majeur ! Ne serait il donc pas possible d'effectuer un budget dans ce sens , sans toutefois le publier ?
145	Envoyé le : 21/10/2014 Nom : Batiste Prénom : Françoise Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Feugarolles 47230 AVIS : Le chateau de trenquelleon a feugarolles 47230 MH depuis février 1951 Est très fortement impacte par le viaduc de a50mdehauteur minimum Or celui ci est dans le périmètre de protection du chateau De plus les photomontages qui sont réalisés ont tous étaient faits en dehors de l'enceinte même du chateau Une photographe était venue et a pris de la terrasse une multitude de photos L'impact étant tellement fort ,le rapport a préfère sciemment l'ignorer Ce chateau est un des joyaux du lot et garonne ouvert au public et qui reçoit énormément de monde puisque des personnes connues y ont vécu La vue dominante du chateau n'a été mentionné nulle part.en effet si ce montage avait été réalisé ,il aurait montre l'énorme nuisance visuelles(sans parler des nuisances sonores) Ce viaduc est dévastateur pour ce chateau En conséquence pour respecter ce chef d'œuvre un refus total du viaduc a cet endroit s'impose

	Halte a la désinformation Les photos sont trompeuses ,le public est faussement informé ce qui donne une enquête faussée sur un site exceptionnel qui va être saccage
146	Envoyé le : 21/10/2014 Nom : Berthet Prénom : Thomas Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tout le tracé AVIS : Usager systématique du train pour me rendre à Paris, je souhaite mettre en avant un argument : l'empreinte écologique du chantier de LGV Bordeaux - Toulouse par comparaison avec les décennies d'exploitation qu'il faudra pour que le bilan carbone soit positif (grâce à la baisse attendue des trafics routier et aérien). Or la lutte contre le réchauffement climatique est une urgence absolue, pas un objectif à long terme. Je m'oppose donc résolument à ce projet, lui préférant une rénovation de fond en comble de la ligne POLT, depuis trop longtemps attendue.
147	Envoyé le : 21/10/2014 Nom : ronflé Prénom : michel Département de résidence : 64 commune de résidence : urrugne 64122 lieu concerné par vos observations (commune, département) : URRUGNE AVIS : je suis contre ce projet inutile et dévastateur de notre vilage,je ne trouvea cejour aucune saturation,mais plutot du retard,en premier messieurs de la SNCF. entretener les lignes actuels,et de nouveau TER
148	Envoyé le : 21/10/2014 Nom : Dordeins Prénom : Françoise Département de résidence : 64 commune de résidence : Mouguerre lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Je suis opposée à ce projet élaboré à partir de données erronées. Il est inutile, couteux et non rentable.
149	Envoyé le : 21/10/2014 Nom : URRUTIAGUER Prénom : Michèle Département de résidence : 64 commune de résidence : ITXASSOU lieu concerné par vos observations (commune, département) : LGV SUD-OUEST AVIS : Je suis opposée à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités et qui détruirait des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié.

150	Envoyé le : 21/10/2014 Nom : garcia Prénom : michel Département de résidence : 31 commune de résidence : saint rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint rustice AVIS : habitant au 14 rue pierre paul riquet ,a quelle distance passerai la ligne du lgv par rapport du bout de mon terrain et non de ma maison.apres votre reponse je ferai part de mes remarques et de mes esperances
151	Envoyé le : 21/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : Garrosse lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Je suis opposé à la LGV et favorable au passage par les voies actuelles avec mises aux normes. La nécessité, le coût et la rentabilité future du projet de LGV ne sont pas au bénéfice de cette proposition. Si certains y trouvent un intérêt économique, l'utilité publique de ce projet est plus que contestable : très fort impact environnemental, coût important (notamment pour le contribuable), gains pour les usagers très limité voir inexistant... L'intérêt général impose donc l'abandon de la LGV au profit du réaménagement des voies actuelles. Respectueusement,
152	Envoyé le : 22/10/2014 Nom : DULINGE Prénom : LYDIE Département de résidence : 40 commune de résidence : UCHACQ ET PARENTIS lieu concerné par vos observations (commune, département) : UCHACQ ET PARENTIS AVIS : TRES OPPOSE à la LGV qui va défigurer nos paysages, nos lieux de vie et qui va couter très cher au contribuable que je suis ! tout ça pour rendre service à une minorité et que quelques politiques se fassent "mousser". Rénovons les lignes existantes !
153	Envoyé le : 22/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 11 commune de résidence : SIGEAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Je suis opposée à un projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'a 25% de ses capacités.

154	Envoyé le : 22/10/2014 Nom : Rodriguez Prénom : Elena Département de résidence : 82 commune de résidence : Donzac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Donzac AVIS : Noua sommes opposés à la construction de cette ligne feroviaire pour les raisons suivantes: 1) diminution de moitié de la valeur de notre patrimoine situé à moins de 500 m. Cette propriété est notre domicile, elle constitue le fruit d'une vie de travail. 2) nuisances importantes lors du chantier de construction 3) défiguration du paysage 4) nuisances sonores lors de l'exploitation de la ligne. L'étude proposée par RFF conclue à des niveaux d'exposition qui sont largement sous estimés (ex :50 dB étant l'équivalent du bruit fait par une machine à laver domestique) 5) les lignes TGV précédemment construites ne sont pas rentables 6) nous financerons malgré nous la construction de cette voie par l'augmentation de nos impôts locaux au détriment des investissements plus utiles à la collectivité: crèches, hôpitaux, maisons de retraite, etc.Cette perspective est proprement scandaleuse. Nous apprenons par ailleurs que les Collectivités Territoriales déjà largement endettées pourront emprunter auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations en hypothéquant ainsi les retraites d'une grande partie des français. Je conclurai en disant que: en dépit du bon sens les élus comptent décider malgré la volonté des leurs propres électeurs (chercher l'erreur) et que le temps où ils seront amenés à endosser leur responsabilité politique n'est pas loin.
155	Envoyé le : 22/10/2014 Nom : Labarthe Prénom : Michel Département de résidence : 40 commune de résidence : YGOS SAINT SATURNIN lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes, Pyrénées Atlantiques AVIS : Je suis opposé à la construction de la LGV mais favorable à la mise aux normes des voies actuelles. En effet, entre les deux solutions le gain de temps est négligeable. La LGV sacrifie donc inutilement d'énormes surfaces de terrains divers. La mise aux normes des voies actuelles pourrait avoir un coût équivalent ou inférieur à la construction de la LGV
156	Envoyé le : 22/10/2014 Nom : gillon Prénom : christine Département de résidence : 33 commune de résidence : noaillan lieu concerné par vos observations (commune, département) : toute la ligne! AVIS : Nous avons des politiques qui font des" choix." aujourd'hui ces choix ne sont pas réalistes et en harmonie avec les demandes des citoyens.

	le gouvernement pousse plus de camions, plus de bus sur la route et nous vantent les mérites de voies LGV nouvelles?????complètement contradictoire! Les usagers des voies TGV ne sont pas les mêmes que ceux des TER. cela ne permettra pas le "mieux vivre" pour une majorité. La démocratie c'est pensé au plus grand nombre ....mais je me trompe peut-être.... La démocratie n'existe plus dans ce pays puisque nos politiques se comportent en maîtres absolus détenant la bonne parole. La LGV dénaturera , expulsera, meurtrira et les dirigeants ne seront pas "condamnés" pour leurs actes pourtant anti démocratique, ruineux et surtout pas dans les demandes actuels des citoyens. Les élus ne doivent pas diriger en se faisant plaisir comme des enfants. Vous n'utilisez pas le ferroviaire de façon citoyenne mais uniquement dans un but "d'enfants gatés"
157	Envoyé le : 22/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Haute Garonne AVIS : Bonjour, S'il fallait se prononcer sur le bien-fondé des ces nouvelles lignes, je dirais simplement qu'il serait grand temps de réfléchir à long termes. Il sera bien entendu nécessaire d'adopter un tracer prenant en compte les exigences de chacun, le bien commun et le bon sens (il ne serait acceptable de proposer un tracer mettant en péril des oeuvre culturelles et/ou artistiques et/ou tout espace protégé, ce qui irait à l'encontre du bon sens; toutefois il parait raisonnable de penser qu'un tracer puisse satisfaire à toutes les exigences de toute les parties prenantes en atteste la réalisation du pont reliant le Danemark et la Suède (cf INCOSE Systems Engineering Handbook 3.2.2). Pour en revenir au point de la réflexion à long terme, il me parait essentiel de réfléchir dès maintenant à la réalisation d'une grande boucle à grande vitesse pour garantir la bonne desserte dans les grandes villes françaises pour l'avenir et de faire quelque chose d'efficace! Il est par exemple aujourd'hui quelque peu déconcertant de voir qu'il faut plus de 5h30 pour relier Paris à Toulouse, là où Paris Marseille se fait en 3h, sachant que la seul alternative reste l'avion en matière de vitesse ce qui reste un moyen de transport donc l'impacte énergétique et écologique reste normalement supérieur à celui du train (sans pour autant rentrer en profondeur sur les catégories d'impactes qui diffèrent quelques peu). A bon entendeur, je vous salue et remercie de la considération que vous porterez à ce témoignage d'un simple citoyen. Cordialement, PS : Navré pour les fautes d'orthographes, de grammaire, de conjugaison et de sens; mais je suis persuadé que l'essentiel de mon message sera compris.

158	Envoyé le : 23/10/2014 Nom : TIJOU Prénom : DANIEL Département de résidence : 40 commune de résidence : GELOUX 40090 lieu concerné par vos observations (commune, département) : GELOUX 40090 AVIS : Je suis opposé à la construction de cette L.G.V. Sud Atlantique et par contre favorable au passage par les voies actuelles mises aux normes.
159	Envoyé le : 22/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : YGOS ST SATURNIN lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MARTIN D'ONEY AVIS : OPPOSE AU LGV Je suis opposée au LGV à cause de son coût exorbitant et de la destruction massive de milliers d'hectares à des fins inutiles et du non respect de la loi sur l'eau .De plus le taux de rentabilité ne sera jamais atteint et cela sera un gouffre financier que les citoyens paieront avec leurs impôts la structure des voies actuelles est largement suffisantes pour notre région .
160	Envoyé le : 22/10/2014 Nom : FAVRE Prénom : CHRISTIAN Département de résidence : 31 commune de résidence : LANTA lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40OOO PARENTIS D UCHACQ AVIS : L'aménagement de la ligne actuelle sera parfaitement efficient, je refuse de payer des impots supplémentaires pour un projet non rentable ,qui en plus dévalorise mon bien sans contre-partie
161	Envoyé le : 23/10/2014 Nom : ESCABASSE Prénom : PASCAL Département de résidence : 33 commune de résidence : LE PIAN SUR GARONNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE 33 AVIS : Projet inutile,ruineux et destructeur. Priorité à la rénovation de l'existant,suppression des PN dangereux. Il est plus nécessaire d'investir dans les collèges et les lycées(établissements trop petits,manque de parkings etc...)
162	Envoyé le : 23/10/2014 Nom : - Prénom : -

	Département de résidence : 40 commune de résidence : Ygos lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint-Martin d'Oney AVIS : Opposé à la LGV, favorable au passage par les voies actuelles mises aux normes. Le temps que permet de gagner les lignes LGV dans le Sud Ouest ne me semble pas à la hauteur du coût du projet. De la même manière, il me semble tout simplement plus judicieux de mettre aux normes des lignes existantes plutôt que d'en créer de nouvelles. Enfin, la Cour des Comptes a démontré que les différentes lignes à grandes vitesses déjà mises en place en France n'étaient pas rentables. Cela m'encourage donc à m'opposer aux lignes LGV du Sud Ouest.
163	Envoyé le : 23/10/2014 Nom : GATEL Prénom : Jean-François Département de résidence : 64 commune de résidence : lescar lieu concerné par vos observations (commune, département) : Balizac, 33 AVIS : Je suis opposé au projet de ligne à grande vitesse (LGV) du GPSO pour les raisons suivantes : - le financement n'est pas connu - l'ensemble des coûts n'est pas calculé et établi - ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités - ce projet conduira à la destruction de nombreux écosystèmes et milieux naturels.
164	Envoyé le : 23/10/2014 Nom : CITRAIN Prénom : Pascal Département de résidence : 33 commune de résidence : Saumos lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Bonjour, Croyez vous que le citoyen a besoin de nouvelles lignes ferrée entre Bordeaux, Toulouse, Dax ? Vu le tracé, je ne vois pas qui va être desservi, a part la faune sauvage. Faune doublement desservie par une nouvelle et inepte saignée dans son biotope. Alors, laissez donc en paix ces territoires déjà bien amochés par nos emprises routières et agricoles industrielles, et octroyez donc les budgets prévus à une rénovation et amélioration de l'existant, en favorisant un réseau TER de qualité, enfin efficace pour les trajets quotidiens, de travail et de loisirs. Vous l'aurez compris, je me prononce contre ce projet qui n'apportera rien au citoyen local sinon des charges d'imposition. Cordialement, pascal Citrain.

165	Envoyé le : 23/10/2014 Nom : Castro Prénom : Luis Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : Haute Garonne - Toulouse AVIS : Je suis favorable au désenclavement économique de Midi-Pyrénées et à la LGV Toulouse-Bordeaux.
166	Envoyé le : 23/10/2014 Nom : Caullet Prénom : Elisabeth Département de résidence : 40 commune de résidence : Parentis-en-Born lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux AVIS : Je suis opposée à la ligne LGV pour plusieurs raisons : 1) elle se construit au détriment des lignes actuelles qui ne sont pas assez bien entretenues . De plus à quoi ça sert de faire Paris -Bordeaux en moins de trois heures si c'est pour attendre 1h30 voire 2 heures pour avoir la correspondance pour le TER en direction de Mont de Marsan. 2) elle sera très coûteuse (13 milliards pour gagner 13 mn sur la ligne Bordeaux -Toulouse ce n'est rentable ni en argent ni en temps. On croule sous l'endettement massif à tous les niveaux, ce n'est pas la peine d'en rajouter. 3) elle coupe la forêt des Landes, détruit 2000ha de Pins dont les bienfaits sont multiples (capteurs de CO2, habitats pour la faune et la flore, économique avec la filière bois). Je souhaite que le bon sens l'emporte sur la folie des grandeurs au coût pharaonique.
167	Envoyé le : 23/10/2014 Nom : morand Prénom : ramuntxo Département de résidence : 64 commune de résidence : VILLEFRANQUE lieu concerné par vos observations (commune, département) : VILLEFRANQUE AVIS : Je suis opposé à un projet dont le financement n'est pas connu. Je suis opposé à un projet dont les coûts sont indéterminés (il manque entre autre l'évaluation du matériel roulant). je suis entièrement d'accord avec le relevé de conclusion déposé parle C.A.D.E., et en conséquence je m'oppose à ce projet que je qualifie de GPI2 (Grand Projet inutile et Imposé). Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié
168	Envoyé le : 23/10/2014 Nom : gless Prénom : eric

	Département de résidence : 31 commune de résidence : toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : toulouse AVIS : Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié.
169	Envoyé le : 24/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : URRUGNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : URRUGNE AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
170	Envoyé le : 24/10/2014 Nom : Maury Prénom : Jean-Francois Département de résidence : 31 commune de résidence : St Orens de Gameville lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse Hte-Garonne AVIS : Comme la Cour des Comptes vient de le dire si bien, les LGV posent un problème financier énorme: alors pourquoi vouloir aller à Paris en 3h15 au lieu de 4h par un bon aménagement des lignes existantes?! La seule solution intelligente pour le pays, pour la région, pour nos villes est bien de ne pas créer un grand projet bien inutile, si ce n'est pour dépenser l'argent que nous n'avons pas.... Préférons les solutions d'aménagements locaux, tant du point de vue monétaire que de celui de la transition énergétique qui sont, paraît-il si importants?
171	Envoyé le 24102014 Nom :- Prénom :- Département de résidence : 64 Commune de résidence : ustaritz Lieu concerné par vos observations (commune, département) : pyrénées atlantiques AVIS : Je suis opposée à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
172	Envoyé le 24 10 2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : Mouguerre Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Mouguerre 64990 AVIS : Opposée à la LGV. Coût exhorbitant pour un gain de temps dérisoire et une rentabilité

	plus qu'incertaine.
173	Envoyé le 25102014 Nom : aguilar Prénom :josy Département de résidence : 40 Commune de résidence : Geloux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Geloux 40090 AVIS Opposé a la L G V : favorable au passage par les voies actuelles mises aux normes . je suis en parfait accord avec les de faits signaler dans le communiquer ci- dessus: pourquoi aussi le nouveau fuseau me concernant a etait recalculer et deplacer de trois kilométres vers le nord d'uchacq '(landes) par une certaines personnes hautement bien placée et dont le conflit d'interets va passer en jugement le 20 nov prochain .... pourquoi faire des enquetes publiques puisque c'est toujours la mise devant le fait accompli qui a toujours raison .... pourquoi si la cour des comptes dis pas rentable les travaux vont tout de meme debuter soyons conscient pour les generations futures attendons de meilleures conditions pour ne pas leur faire ce cadeaux empoisonner ! ne pas oublier qu'a l'origine du T G V les essais a grande vitesses se sont fait sur la ligne deja excistante qui sont encore en très bon etat ! 40 milliard de deficit en ce moment 60 milliard annoncés pour 2020 et poutquoi pas 70 ou plus pour les années 2030 !!! alors ça suffit de parader , le pays n'as plus les moyens et n'est pas près de les avoir il faut donc arreter de depenser l'argent que l'on a pas !!!! attention tous le monde dans notre pays est entrain de perdre la raison !!!! merci de m'avoir permis de m'exprimer !!!!!!!
174	Envoyé le 25/10/2014 Nom : Simonnet Prénom : Antoine Département de résidence : 64 Commune de résidence : Gelos Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landiras, 33 AVIS : Nous sommes très opposés à ce projet. Mon père, sylviculteur,

	s'est échiné à remettre la propriété d'aplomb après les tempêtes de 1999 et 2009. C'est le fruit de ses années de travail qui va être détruit avec la construction de cette ligne. Il est très affecté par ce projet. Le préjudice moral est important. Au niveau écologique on va détruire encore des centaines d'hectares de foret et morceler les habitats. Ce projet participe au mitage de la forêt landaise qui est attaquée par l'urbanisation et les projets industriels (autoroute, centrale solaire etc) La ligne est un non sens économique, on va détruire des parcelles replantées avec l'aide des subventions de l'Europe. Le cout de cette ligne est insupportable en cette période de crise économique, tout ça pour gagner 1h de trajet alors que le train est en concurrence avec l'avion sur ces distances. Et surtout en considérant la dette de RFF et l'avis défavorable de la Cour des Comptes sur le tout TGV. On sait bien en plus que les couts des grands projets sont systématiquement sous estimés. Enfin, RFF méprise les gens impactés en les indemnisant insuffisamment: aucune prise en compte du morcellement des propriétés, des maisons impactées par le bruit, du préjudice moral.
175	Envoyé le 25102014 Nom : BOUILLOT Prénom : ERIC Département de résidence 82 Commune de résidence : DONZAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BORDEAUX/TOULOUSE AVIS : 10 milliards d euros pour une ligne inutile dans un contexte tgv mourant, toutes les lignes actuelles prouvent que l avenir n'est plus au TGV Un gouffre Réhabilitation des lignes existantes pour quatre fois moins d argent avec beaucoup plus de bénéfices, humains, sécurité, services à la population Pour l'ego de certains élus, tous les français trinquent
176	Envoyé le 25 10 2014 Nom : dal'zovo Prénom : martine Département de résidence : 47 Commune de résidence : agen Lieu concerné par vos observations (commune, département) : lot et garonne AVIS : projet totalement disproportionne notamment au niveau du cout aucun financement prévu a ce jour combien vont payer les collectivites locales déja amoindries et qui verront simplement passer les trains? au final peu de temps gagné pour un prix du billet surement élevé sans compter les enormes destructions environnementales vite arrétons de faire n importe quoi en voulant aller toujours plus

	vite
177	Envoyé le 26/10/2014 Nom : RECARTE Prénom : PIERRE Département de résidence : 64 Commune de résidence : URRUGNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) :- AVIS : La justification par RFF de la saturation à venir de la ligne Bordeaux-Espagne et donc de la nécessité de construire une LGV repose sur l'axiome que, dès la mise à l'écartement UIC du réseau espagnol, la part de marché du fret ferroviaire augmentera pour rejoindre puis dépasser la part modale du fret ferroviaire dans le trafic franco-italien (18 %). RFF justifie cette prévision par le fait que la part de marché du fret ferroviaire est de 18 % entre la France et l'Italie, et de 32 % entre l'Italie et le reste de l'Europe, notamment l'Allemagne et les pays au-delà. Ce qui fait très peu de cas d'un élément majeur des politiques publiques suisses, le contingentement (quotas) du trafic de poids lourds en traversée du pays, alors même que le fret entre l'Italie et l'Allemagne passe principalement par la Suisse… A propos du trafic fret RFF a enfin convenu, après l'avoir nié pendant des années, que le nombre maximum de trains de marchandises transitant à la frontière franco-espagnole à saturation des réseaux ibériques serait de 124 trains, 2 sens confondus. Cette saturation des réseaux ibériques et le nombre de trains de fret transitant à la frontière sont connus depuis 2008 à travers une étude de la Communauté autonome basque. Ces trains passent sans problème sur la ligne actuelle modernisée dont la capacité actuelle est de 264 trains et qui peut être portée à 312 trains moyennant des aménagements mineurs (étude CITEC) ● Le « rapport Becker » publié en mai 2001 avec des hypothèses de croissance moyenne annuelle des PIB pour la période 1998-2020 : 2,4% et 1,8% pour chaque pays prévoyait comme « hypothèse de référence » une croissance des flux de marchandises de +60Mt pour la période 2000-2010 et +50Mt pour 2010/2020. L'observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (supplément au document n°6) montre que la croissance globale des flux de marchandises a été de +13,2Mt pour la période 2001-2011, donc nettement inférieure à la prévision du rapport Becker. ● Lors du débat public RFF affirmait (p.98) : « Le trafic que peut alors capter sans contrainte de capacité le mode ferroviaire à l'horizon 2020, dans les deux sens, au sud de Bordeaux représentera la circulation de 25 à 35 trains de fret locaux, 70 à 105 trains de fret internationaux conventionnels (trains entiers et transports combinés) » S'achemine-t-on vers de tels trafics ?

La DREAL Aquitaine a communiqué le 24 juin 2014 à l'observatoire des trafics les dernières données disponibles sur l'évolution entre 2006 et 2012 du fret ferroviaire de part et d'autre de la frontière franco-espagnole côté atlantique.

Le trafic moyen journalier annuel des trains de marchandises (TMJA) a diminué de 40,7% à la frontière à Hendaye (11,73).
Côté espagnol, la situation est identique : le nombre de circulations annuelles de trains de marchandises a diminué de 55,9% à la frontière à Irún (3848 circulations annuelles de trains).

La CCI de Bayonne publie tous les ans les tonnages de fret à la frontière franco-espagnole, (données communiquées par la SNCF). Depuis 2008, la SNCF et les opérateurs privés ne communiquent plus leurs chiffres se retranchant derrière « le secret commercial ».

1999	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
2,48	2,751	2,498	2,291	2,416	2,389	2,381	2,578	2,202

Sources : CCI Bayonne. SNCF

Tonnage annuel à Hendaye (en millions de tonnes).

La dernière donnée disponible en tonnage est donnée par la DREAL Aquitaine pour 2010, elle enregistre une baisse de 30% avec 1,65 million de tonnes à Hendaye.

● Toutes les données sont malheureusement concordantes et indiquent un déclin du fret ferroviaire depuis le débat public.
Depuis 2008, le fret ferroviaire en France chute tant au niveau national (-18%) qu'international (-37,1%) (Source SOeS, enquête auprès des opérateurs ferroviaires).

Côté espagnol l'évolution est strictement analogue avec une baisse de – 15,4% au niveau national et de -10,8% au niveau international entre 2008 et 2013 (source : RENFE).

● Lors du débat public, RFF prédisait 16 000 camions transitant à la frontière côté atlantique « sans report modal d'ici 2020 » (p.49).
L'observatoire des trafics à la frontière franco-espagnole côté atlantique a publié les derniers chiffres en juin 2014 : le trafic moyen journalier annuel des PL au péage de Biriatou était de 8642 PL en 2006, il est de 8190 en 2012.

● Enfin RFF prévoyait lors du débat public 30 aller-retours par jour sur l'autoroute ferroviaire
L'Autorité environnementale indique dans son rapport qu'entre 2014 et 2029, il est prévu 4 allers et retours quotidiens et à terme 9 à 10 allers et retours quotidiens.
A l'horizon 2020, ce sont 8 trains quotidiens et non 60 comme l'affirmait RFF.

Comme on le voit toutes les prévisions de RFF ont été surestimées, elles ont totalement faussé la vision des décideurs de l'époque et conduisent à projeter de construire une nouvelle ligne tout à fait inutile. Ces surestimations de trafic sont régulièrement dénoncées par la Cour des comptes.

A propos des gains de trafic générés par le projet

	De plus ce projet de LGV Bordeaux-Dax n'est pas rentable tout comme Bordeaux Toulouse. Pour atteindre une rentabilité tout juste acceptable RFF a dû augmenter les prévisions de gains de voyageurs grâce au projet. Ainsi, RFF lors des débats publics des LGV Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse annonçait 2,2 millions pour Bordeaux-Espagne et entre 2,9 et 3 millions de voyageurs pour Bordeaux-Toulouse soit entre 5,1 et 5,2 millions de voyageurs pour le GPSO. Le 10 octobre 2012, à Pont du Casse , André Bayle, chef de la mission du Grand Projet du Sud-Ouest, présente les estimations de trafic du GPSO annonçait 6 millions de voyageurs supplémentaires. Les 6 et 7 novembre, à San Sebastian Etienne Picher, de RFF, intervient en qualité de responsable coordination du GPSO et annonce 7 millions de voyageurs supplémentaires. Ces estimations apparaissent bien fantaisistes et à géométrie variable selon qu'on s'adresse à un parterre d'élus ou de citoyens, de spécialistes ou de profanes, en France ou en Espagne… Lors du conseil scientifique du 24 juin 2014 de l'observatoire des trafics à la frontière franco-espagnole côté atlantique, M. Bayle de RFF a présenté l'analyse socio-économique du GPSO pour le dossier d'enquête d'utilité publique. A la réalisation complète du projet ce sont désormais 10,5 millions de voyageurs supplémentaires. Quelle fiabilité accorder à ces estimations de gains de voyageurs ? Cette augmentation est tout simplement destinée à donner une rentabilité tout juste acceptable au projet. Cela rejoint le constat fait par la Cour des comptes dans son rapport d'octobre 2014 : « Dans le temps de gestion technique des projets de LGV, tous les efforts tendent vers la justification de la construction des lignes : compte-rendu incomplet des débats publics ; biais optimiste des études de trafic en vue d'atteindre un taux de rentabilité suffisant pour la ligne (sans toujours y parvenir) » Le rapport de la mission présidée par Emile Quinet de septembre 2013 intitulé « Evaluation socio-économique des investissements publics » rappelle que les modèles de trafic « sont le socle de la détermination d'une large part des avantages apportés par le projet à évaluer, à la base du calcul socioéconomique. C'est dire s'il est nécessaire qu'ils soient fiables, robustes » A propos de la rentabilité socio-économique Dans le dossier du débat public la LGV Bordeaux-Espagne figure avec un taux de rentabilité socio-économique de 6% . Dans le dossier de l'enquête publique le taux de rentabilité interne selon la prise en compte ou non du coût d'opportunité des fonds publics est de 3,6% à 4,3% et la VAN de 400 M€ pour « le projet complet ». L'Autorité environnementale dans son avis sur l'ensemble GPSO demande une « clarification sur le montant des investissements pris en compte » soupçonnant RFF de ne pas prendre en considération le coût des investissements en matériels roulants supplémentaires (rames TGV et TER) et celui des installations de maintenance et de remisage. De plus elle considère qu'une VAN à 400M€ « traduit une rentabilité tout juste atteinte, pour un programme de 13 milliards ». Elle se permet de rappeler : « L'importance des différences constatées sur des dossiers de LGV antérieurs entre montant prévisionnel dans le dossier de DUP et montant réel constaté dans le

bilan après réalisation justifie qu'une attention particulière soit portée à ces estimations. »

Enfin, l'Ae demande de scinder les deux tronçons du projet car « On peut penser, au vu des prévisions de trafic annoncées, que le résultat légèrement positif prévu résulte d'une compensation entre un résultat nettement meilleur sur Bordeaux-Toulouse, et nettement moins bon sur Sud-Gironde Dax. »
RFF n'en a pas tenu compte pour l'enquête publique.

Le Commissariat Général à l'Investissement (CGI) a réalisé une contre-expertise de l'évaluation socio-économique du GPSO le 29 avril 2014. Le CGI émet des réserves sur le caractère prioritaire du projet au vu de sa faible valeur actualisée nette (VAN) par euro investi.
Le CGI s'inquiète aussi du coût élevé qui, par péage interposé, pourrait amener la SNCF à relever ses tarifs, ce qui réduirait le trafic et la VAN du projet .

Comment la LGV Bordeaux-Espagne en transportant un tiers de passagers en moins que la LGV Est avec un coût prévisionnel au kilomètre deux fois plus élevé, peut-elle être rentable alors que la LGV Est ne l'est pas ?

A propos du financement

Il est scandaleux que ce projet soit présenté à l'enquête publique alors que les modalités de financement de cette infrastructure ne sont ni déterminées, ni même envisagées.

A propos d'une solution alternative

En 2012, une étude alternative est effectuée à la demande des élus de trois communautés de communes du Pays Basque.

Elle propose de moderniser la ligne existante pour atteindre les objectifs suivants :

- Multiplier par sept la capacité de transport du fret ferroviaire par rapport à 2010 pour atteindre 150 trains, soit 20% de plus que la capacité connue du Y basque.

- Multiplier par deux la capacité de transport de passagers TER (40 trains).

- Doubler la capacité de transport de passagers LGV et de TER internationaux (24 trains).

- Réduire le temps de parcours Bordeaux- Bayonne de 40% (1h20).

- Réduire le temps de parcours Bordeaux-Bilbao de moitié (moins de 3h).

- Préserver tous les sites sensibles répertoriés sur le fuseau Bordeaux-Espagne.

- Réduire les nuisances sonores au minimum pour tous les riverains.

	Le cabinet suisse CITEC valide la pertinence et la faisabilité des objectifs assignés en adéquation avec la croissance même la plus optimiste des trafics au cours du prochain demi-siècle. L'évaluation de la modernisation de la ligne Bordeaux-Espagne se décompose comme suit : INFRASTRUCTURES Coût estimé en M€ Bayonne-Hendaye Modernisation des infrastructures 136 Suppression de PN 64 Lutte contre les nuisances sonores et solidiennes (enveloppe provisionnelle pour 30km de murs anti-bruit 200 TOTAL BAYONNE-HENDAYE 400 Bordeaux-Bayonne Modernisation Bordeaux-Solférino 200 Modernisation Solférino-Dax 90 Suppression des PN 110 Restructuration Dax-Bayonne 194 Suppression des PN Dax-Bayonne 206 TOTAL BORDEAUX-BAYONNE 800 TOTAL BORDEAUX-HENDAYE 1200 Source : Etude CITEC Ainsi cette rénovation répond à tous les objectifs pour un coût cinq fois moins élevé que la LGV Bordeaux-Espagne. Dans son rapport , la commission Mobilité 21 note « qu'une modernisation de l'existant permet souvent d'atteindre une performance quasi équivalente à celle d'une infrastructure nouvelle, pour un coût et une empreinte éco¬logique bien inférieurs. » (p.15) La France peut-elle se permettre de telles infrastructures alors que la rénovation de l'existant donnerait une performance proche ? Sur ce sujet rien ne figure dans l'enquête publique…
178	Envoyé le 26.10.2014 Nom : Douet Prénom : Pierre et Marie Département de résidence : 40 Commune de résidence : Uchacq et Parentis Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Uchacq et Parentis - Landes AVIS : Opposés à la LGV, favorables au passage par les voies actuelles mises aux normes. Nous ne voulons pas que notre environnement soit saccagé pour le plaisir de quelques privilégiés qui emprunteront ces lignes pour leurs loisirs alors que les lignes actuelles suffisent amplement . On demande toujours au peuple de se saigner à blanc pour des projets qui servent de faire valoir à une certaine élite. Pour quand l'abolition des privilèges ?
179	Envoyé le 26102014

	Nom : Miltenburg Prénom : Marcel Département de résidence : 82 Commune de résidence : Caumont Lieu concerné par vos observations (commune, département) :- AVIS : Quand la vitesse devient critère majeur d'un train on veut copier l'avion! Or la nature d'un train c'est de s'arrêter pour prendre des voyageurs et les laisser descendre. Les LGV empêchent les gens de monter ou de descendre du train, car pour aller vite il ne faut pas s'arrêter. Je constate que des mesures ont été prises ou seront mises en place pour mettre à plat la ligne POLT, des trains de nuit, les Téoz et les Corail. Car la SNCF fait tout pour rentabiliser ces lignes LGV. Au détriment des lignes existantes et du service de ces lignes. La synergie du réseau est menacée: Aller de Bordeaux à Lyon on nous propose de passer par Paris. Le trajet de Toulouse à Limoges en passant par Bordeaux et Poitiers, de Moissac à Paris en passant par Montauban et Bressols, ou par Agen et Sainte-Colombe-en-Brulhois ou en passant de Montauban et Toulouse en espérant qu'il y a des correspondances adéquates. Ce projet nous annonce un gain de temps qu'il n'y a pas! Ceci m'amène, Monsieur de la commission d'enquête publique sur la LGV Bordeaux – Toulouse pour les raisons que je viens d'évoquer à vous faire connaître mon opposition formelle à ce projet de ligne LGV.
180	Envoyé le 26/10/2014 Nom : - Prénom :- Département de résidence : 31 Commune de résidence : GRENADE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : CASTELNAU D ESTRETEFONDS AVIS : Pourquoi créer des lignes T.G.V supplémentaires puisque celles , existantes, ne sont pas rentables (dixit la cour des comptes) , que l'on parle d'augmentation de tarifs, de non remboursement des billets.....
181	Envoyé le 26/10/2014 Nom : CENTURION Prénom : Rosa Maria Département de résidence : 47 Commune de résidence : AMBRUS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : AMBRUS AVIS : Mesdames, Messieurs les enquêteurs, Je m'oppose à la création d'une ligne LGV Bordeaux et Toulouse pour de nombreuses raisons. La première concerne le coût astronomique de ce projet, surtout en regard des services rendus : une amélioration de la ligne existante permettrait de gagner quelques minutes également, mais pour un coût

	des travaux bien inférieur, tout en permettant d'améliorer les liaisons par TER, qui sont essentielles pour la grande majorité des voyageurs ferroviaires (par expérience, je suis persuadée que l'ajout d'une rotation RER le lundi matin et une autre le vendredi après-midi serait à la fois fortement appréciée et vite rentabilisée). La seconde concerne l'impact écologique de la création d'une ligne en travers d'espaces naturels jusqu'ici préservés : en dehors de l'important nombre d'hectares sur lesquels empiétera cette ligne ainsi que les voies de services et lignes électriques afférentes, il s'agit de couper des biotopes en deux, où certaines espèces animales et végétales ne disposeront plus de leur territoire usuel (et verront leur diversité génétique diminuer) et où d'autres ne pourront plus utiliser leurs voies de passage vers les lieux de reproduction, et il existe sûrement beaucoup d'autres inconvénients pour la nature dont je n'ai pas connaissance. La troisième concerne les nuisances pour les habitants vivant à moins de 100 m de la ligne nouvelle projetée : - le bruit très important du passage des trains à grande vitesse, - la perte de valeur non compensée pour les propriétaires de maisons qui deviennent en plus invendables... Et pour ceux qui vivent à moins de 1 ou 2 km, - la gêne également occasionnée par le bruit (surtout dans les endroits qui sont jusqu'à présent parfaitement calmes et exempts de cette nuisance) - la perte de valeur de leur habitation, - les détours et la dégradation des voies occasionnés par les travaux... La quatrième concerne le principe de bonne utilisation des fonds publics : en ces temps incertains, il est préférable d'éviter d'hypothéquer notre avenir et celui de la génération suivante pour un projet qui ne sera pas rentable et ne profitera même pas aux régions concernées : ces fonds serviraient bien mieux pour améliorer l'éducation de nos enfants ou l'accueil des personnes âgées, pour venir en aide aux personnes qui recherchent un emploi et/ou pour aider les entreprises à créer et à pérenniser des emplois... La cinquième concerne l'absence de plan de financement pour ce projet : comment se lancer dans cette aventure sans savoir où seront puisés les fonds nécessaires, alors même que RFF donne une évaluation à chaque fois plus importante de ces fonds, laquelle évaluation sera, selon toute vraisemblance, sous-estimée ? Pour rejoindre le quatrième point, l'utilisation que je propose pour des fonds aussi importants permettrait au moins de réduire la dette publique grâce à la création d'emplois pérennes ! La sixième raison est personnelle, mais concerne également 82% des voyageurs SNCF : je ne prends jamais le TGV car son coût est bien trop élevé ! Il serait possible de continuer ainsi sur des pages et des pages, mais mon temps est limité, car je dois me rendre tous les jours à mon lieu de travail, situé à "seulement" 37 km de chez moi, ce qui me laisse peu de temps pour accomplir les tâches quotidiennes et me coûte de plus en plus cher : malheureusement, une nouvelle ligne LGV ne résoudra jamais mon problème ! Mon souhait le plus cher pour ce dossier est que nos responsables et décideurs politiques se rendent compte de son inutilité publique et n'obèrent pas l'avenir de nos enfants pour de longues années. Rosa

	Maria CENTURION
182	Envoyé le 26 10 2014 Nom : Douet Prénom : Pierre et Marie Département de résidence : 40 Commune de résidence : Uchacq et Parentis Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Uchacq et Parentis - Landes AVIS : opposés à la LGV Favorables au passage par les voies actuelles mises aux normes Nous ne voulons pas que notre environnement soit saccagé pour le plaisir de quelques privilégiés qui emprunteront ces lignes pour leurs loisirs alors que les voies actuelles suffisent amplement . On demande toujours au peuple de se saigner à blanc pour des projets qui servent de faire valoir à une certaine élite. A quand l'abolition des privilèges ?
183	Envoyé le 26/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : - Commune de résidence : - Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
184	Envoyé le 26/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : - Commune de résidence : - Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je suis opposé à un projet dont les coûts sont indéterminés (il manque entre autre l'évaluation du matériel roulant).
185	Envoyé le 26102014 Nom : Dubourg Prénom : Vincent Département de résidence : 33 Commune de résidence : Marmande Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Ma remarque est à la fois d'ordre général et particulier. Travaillant à proximité du tracé à hauteur de la D116 entre Landiras et Cabanac, j'ai forcément été conduit à considérer la nuisance du projet pour mon quotidien mais plus encore à m'interroger sur le bien fondé du projet pour notre société. La nuisance me concernant ne peut pas être prise en

	considération car la gêne liée au bruit, aux vibrations sur mes vignes ne sera jamais quantifiée et ne peut évidemment pas remettre en question la construction d'une ligne, qui de toute manière est intrinsèquement porteuse de désagréments pour les usagers. Il est un fait qu'habiter ou travailler dans un endroit isolé du territoire rend vulnérable aux projets des travaux publics. La loi de l'intérêt général peut le justifier si c'est bien l'intérêt général que l'on défend. Le faible nombre de personnes impactées par le projet en sud-gironde permet d'éviter une fronde massive des riverains. Les soucis rencontrés à Bordeaux et au pays Basque montrent à l'aune de quoi sont prises en considération les remarques des riverains. La ligne devrait donc suivre la ligne existante depuis Bordeaux jusqu'au point suffisamment dépeuplé où l'on peut, au prix de nombreux kilomètres supplémentaires, bâtir une ligne au milieu des pins, des hameaux et des vignes isolées sans rencontrer de résistance citoyenne numériquement trop dissuasive. Le coût de la ligne, le gain de temps réel, en clair le rapport coût-efficacité du projet ne seront pas remis en questions par quelques riverains dussent-ils avoir raison. Malheureusement, l'issue de l'enquête publique ne semble pas trop difficile à prévoir. Les paroles des élus favorables au projet mises en avant sur le dépliant dans la rubrique "ils ont dit" donne le ton et l'orientation de la concertation. Néanmoins en tant que citoyen, contribuable et habitant de la France rurale, je formule ici mon opposition solennelle au projet d'une ligne nouvelle et approuve les propositions émises par l'association LEA. Je désapprouve l'obstination du président du conseil régional dans son soutien à ce projet dispendieux, inefficace et destructeur des écosystèmes inutilement. Je soutiens l'idée que la dépense publique doit être orientée plutôt en faveur du développement des dessertes locales, du fret ferroviaire dans le cadre des infrastructures existantes. La France est lourdement endettée, elle ne peut désormais investir que dans des projets raisonnables, soutenables, destinés au plus grand nombre, aux urbains aux rurbains et aux ruraux, prenant en compte les coûts liés au transport pour aller travailler et dont le TGV n'est pas la solution, l'exiguïté de notre pays que l'on ne doit plus sectionner à l'infini, le riche capital des infrastructures léguées par nos ancêtres et qui ne demande qu'à être revalorisé. Je souligne enfin que le vote pour les élections locales et nationales ne peut pas être interprété comme un soutien au projet puisque les campagnes électorales n'ont jamais eu comme enjeu majeur la création des lignes à grande vitesse. Il faudrait que les élus arrêtent de sur-interpréter le sens du vote et que la caution démocratique ne soit abusivement invoquée.
186	Envoyé le 26/10/2014 Nom : BARROUILHET Prénom : Pascal Département de résidence : 33 Commune de résidence : SAINT-MEDARD D'EYRANS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS, GIRONDE AVIS : Introduction En guise de préambule, je relève et ce, depuis son origine (dossier sorti des cartons en 2005), que notre commune de Saint Médard

supporterait les deux projets élaborés par R.F.F. avec non seulement la construction d'une ligne ferroviaire classique supplémentaire entre Bordeaux et Saint-Médard d'Eyrans mais également la construction du tronc commun L.G.V. du G.P.S.O. Alors même qu'il n'était question dans un premier temps que du seul transport de passagers, le projet tel que présenté aujourd'hui préconise non seulement le transport de personnes mais aussi le transport de fret.

Constats/remarques

Les aménagements ferroviaires présentés dans l'Enquête d'Utilité Publique concerneraient un linéaire de 12 km entre la gare de Bordeaux-Saint Jean et Saint-Médard d'Eyrans avec notamment une voie supplémentaire à l'est accolée à la voie ferrée actuelle, la suppression des passages à niveau n° 13 (remplacé par un pont-rail avec circulation limitée aux piétons et cyclistes) et 14 (ce entrainerait la construction en remplacement d'une passerelle aérienne piétons-cyclistes)et une 4ème voie au droit de la nouvelle halte S.N.C.F., déplacée de Margeon à l'Usine. Ces suppressions impliqueraient une profonde restructuration des voies routières et des ouvrages d'art sur la commune. Et cela ne serait pas sans conséquence sur les flux de circulation inter et intra agglomérations sur la commune de Saint-Médard d'Eyrans et les communes avoisinantes. Sans parler de la destruction programmée de certains habitats (7 au total pour notre commune de Saint-Médard d'Eyrans). Il est par ailleurs clairement indiqué que ce projet viendrait impacter des emplacements réservés actuellement portés au P.L.U. de la commune. Par ailleurs, nombre d'espaces boisés classés en bordure de la voie ferrée et au niveau du parc du Château d'Eyran seraient déclassés.

Ces pratiques tendraient à prouver qu'en vertu d'un principe soi-disant d'utilité publique, l'Etat et R.F.F. s'affranchiraient d'un certain nombre de règles de droit et s'autoriseraient à une très grande liberté quant aux contraintes actuelles d'urbanisme (autorisations d'implantation de toutes alimentations, constructions pouvant venir en alignement des voies et aux limites séparatives, absence de limitations quant aux hauteurs, coefficient d'occupation des sols….). Nous serions dès lors véritablement dans le « faites ce que je dis mais surtout pas ce que je fais ! ». Cela est intolérable.

Concernant les protections acoustiques, un linéaire de 1620 m serait prévu pour amener un maximum de bâtis sous les seuils réglementaires. Mais parlons-nous d'une longueur cumulée de protections de part et d'autre de l'infrastructure et cela sera t-il suffisant ? Car si tel devrait être le cas, ce me semble largement insuffisant pour protéger l'ensemble des habitants des quartiers à proximité. Et qu'en serait-il des protections acoustiques de nos écoles situées à proximité de l'implantation de cet éventuel nouveau projet ravageur et dévoreur d'espaces ?
Il ne s'agirait pas de vouloir faire des économies de bouts de chandelles sur un projet dont personne ne doute un seul instant qu'il sera plus proche des 15 milliards d'euros que des 9 milliards annoncés.

Un projet d'une telle envergure ne peut garantir la neutralité de notre cadre environnemental, en raison du déclassement des Espaces Boisés à Conserver, de la construction d'ouvrages multiples venant impacter les sols et du transport de fret à une fréquence accrue (risque de pollution en cas de déversements des matières dangereuses

	transportées par fret). De plus, les différents travaux et aménagements envisagés par R.F.F. produiraient immanquablement des effets néfastes sur les eaux souterraines et les zones inondables. De même, les déblais/remblais liés aux travaux viendraient sans conteste modifier l'alimentation de la nappe et altérer/modifier l'écoulement des crues et donc les champs d'inondation…ce qui serait source de création de nouvelles zones potentiellement inondables sur un territoire où la zone P.P.R.I. est déjà très prégnante. Ces infrastructures ferroviaires auraient par ailleurs de forts impacts négatifs sur les zones humid es puisque directement affectées par le projet lui-même. Comment peut-on lire qu'R.F.F. envisagerait une compensation par création ou acquisition de zones humides équivalentes ? Qui peut se targuer de pouvoir se substituer à la nature et prélever des terres (lesquelles ?) pour les amener à l'état de zones humides avec la garantie d'un biotope floristique et faunistique adapté et surtout à l'identique de ceux qui auraient été supprimés ? On ne peut que s'inquiéter des effets (forcement) néfastes que pourraient avoir un tel projet sur les habitats naturels, faunistiques et floristiques. En effet, cela serait d'autant plus préjudiciable pour l'environnement naturel que le tracé de la L.G.V. s'inscrit en limite du bocage humide classé Natura2000. Ces zones Natura2000 renferment des espèces faunistiques rares et protégées comme le vison d'Europe, la Sophie… mais aussi des dizaines d'espèces rares comme la Cistude d'Europe (grenouille)…De plus elles constituent un réservoir floristique puisque de nombreuses espèces végétales disposent là d'un biotope unique et fragile. Aussi, nous le voyons bien, les infrastructures de R.F.F., envisagées pour le tracé L.G.V. et son raccordement aux voies existantes (viaducs, remblais, déblais…), impacteraient fortement et durablement ce site protégé. Ce projet, voué à un échec certain, ne doit pas en outre être la source d'une catastrophe écologique. Nos grands électeurs ne peuvent-ils pas tirer des enseignements de leurs erreurs du passé ? C'est tout un territoire qui viendrait à subir les affres d'une telle réalisation, tant du point de vue socioéconomique, urbanistique et touristique. Car un tel projet porterait définitivement atteinte à l'environnement et affecterait irrémédiablement le patrimoine touristique et de loisir. Le jeu en vaut-il la chandelle ? Pourquoi tant d'acharnement de la part de nos grands élus alors même que l'argent (véritable nerf de la guerre) se fait si rare aujourd'hui et que, seule une poignée d'utopistes peut raisonnablement penser qu'un projet de cette envergure puisse être rentable ? L'Etat et R.F.F.avancent comme ambitions d'apporter, pour les déplacements dans le Sud-Ouest, une réponse aux attentes de mobilité croissante de la société, tout en favorisant une mobilité durable. Mais aussi de renforcer le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen, tant pour les liaisons Nord-sud qu'entre les façades atlantique et méditerranéenne, d'apporter un saut qualitatif majeur pour l'offre de services ferroviaires, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises. Il s'agit enfin de favoriser le développement des territoires et de contribuer à l'équilibre entre territoires et à la cohésion territoriale. Ces ambitions peuvent

	sembler louables mais elles ne tiennent pas dès lors que R.F.F. prend bien soin de ne surtout pas répondre explicitement aux critères d'utilité publique. Sauf erreur de ma part, l'utilité publique est une notion visant le plus grand nombre. Alors pourquoi le plus grand nombre n'a pas été associé à cette démarche de projet ? Pourquoi les associations de citoyens n'ont pas été consultées sur un projet engageant l'avenir de leur territoire et celui de leurs enfants, pour plusieurs décennies ? La Cour des comptes elle-même, vient pointer les dérives de la gestion du réseau des trains à grande vitesse dans un rapport présenté tout récemment en démontrant la faible rentabilité des nouvelles lignes construites et le dévoiement du plan français de lignes à grande vitesse. Elle vient stigmatiser ces projets arguant du fait que les seuils de rentabilité des lignes existantes sont bien loin d'être atteints et que la rentabilité des futurs investissements pêche elle aussi, autant par «optimisme» (par une exagération significative du niveau des trafics dixit ces rapporteurs) que par une « rentabilité biaisée pouvant impliquer des apports de subventions considérables ». Elle vient en outre souligner une pratique pour le moins courante de nos grands élus tendant à vouloir « mettre la charrue avant les bœufs » ou plus concrètement « une volonté de vouloir conforter solidement des projets avant même que soient menées à bien les phases pré liminaires» de ces mêmes projets. Conclusion Les travaux générés par les deux voies L.G.V. et leur raccordement avec les voies existantes constitueraient une atteinte irrémédiable d'une part sur des sites naturels et agricoles/viticoles majeurs et d'autre part sur un environnement urbain remarquable. De tels travaux, s'étageant sur plusieurs années, devraient générer des nuisances à la fois transitoires (déplacement et rétablissement de réseaux, défrichements, engins de travaux publics, camions, bruit…) et définitives (environnement paysagé, nuisances acoustiques…) préjudiciables pour tous les habitants de ce territoire, pas uniquement pour nous Saint Médardais. Ce projet constitue une véritable gageure car il représenterait ce qu'il y a de pire en terme d'héritage pour nos générations futures. Un héritage environnemental catastrophique et pire encore, sera l'héritage financier. En effet, qui selon vous serait impacté par les centaines de millions d'euros que réclameraient ces L.G.V. Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, alors même que l'Etat et R.F.F. ne peuvent plus alourdir leurs dettes ? Concomitamment Il y a lieu de tenir compte du déficit abyssal d'un réseau ferroviaire qui n'a même pas les moyens d'entretenir ses lignes existantes…au détriment de passagers qui constituent pourtant la majeure partie du transport de personnes comparativement aux nouveaux projets qui ne seraient censés capter que 10% du transports de personnes. Sans parler des fonds européens dont nous ne pourrons pas disposer pour ces tronçons, ces derniers ne rentrant pas dans le champ de compétences de Bruxelles. Aussi, messieurs les grands élus, posez vous les bonnes questions et interrogez vous sur les véritables enjeux d'un tel projet. Car nous parlons d'humain et non de bénéfices. A moins que votre volonté ne consiste à sacrifier l'humain sur l'autel ô combien attractif des

	intérêts économiques et financiers ? Nous devons impérativement travailler sur un projet global d'aménagement des voies existantes qui lui est concret et non sur un projet ubuesque visant à satisfaire les égos de quelques politiques et technocrates. C'est la raison pour laquelle je viens fermement contester et condamner le caractère « d'utilité publique » de ces projets que je me permets de qualifier de Grands Projets d'Inutilité Publique Imposés. Je vous rends donc mon avis bien évidemment négatif sur ces projets que je désapprouve au plus haut point et en tous points.
187	Envoyé le 26 octobre Nom : Sicet Prénom : Pierre Département de résidence : 40 Commune de résidence : Beylongue Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 370 Beylongue AVIS : Comment comptez vous financer votre projet . ? Pensez vous pas que vos "réalisations" qui coutent pour le moment 44 milliards de déficit aux contribuables nécéssitent une rallonge !!! alors qu' il y a une ligne existante sous exploitée !!! Bien sincèrement . Pierre Sicet.
188	Envoyé le 26102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : Tournefeuille Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint-Martin d'Oney AVIS : Je suis contre ce projet car je ne comprend pas la justification de celui. Tant au niveau financier, gain de temps, et écologique. Le budget de projet est immense et le temps gagné par rapport a un projet de renovation des lignes existantes est minime. Au niveau écologique c'est un nombre très important de sites naturels qui vont être touchés, comment le justifier?
189	Envoyé le 26 octobre 2014 Nom : Pourchet Prénom : Bruno Département de résidence : 33 Commune de résidence : Préchac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Préchac, Lucmau, Beaulac-Bernos AVIS : Je suis totalement opposé au projet voici mon argumentaire Septembre 2014 ➢ la SNCF et RFF sont mis en examen à l'issue de l'instruction

judiciaire menée suite au déraillement à Brétigny sur Orge (Essonne) du train inter-cité Paris Limoges le 12 juillet 2013. Il leur est reproché un défaut d'entretien des voies dont les experts désignés par la Cour d'appel pointent un "état de délabrement jamais vu".

Octobre 2014

➢ ouverture de l'enquête d'utilité publique du projet de LGV Bordeaux Toulouse/Dax dans toutes les communes du tracé (14 octobre).
➢ la Cour des comptes rend son rapport annuel: elle y épingle sérieusement la politique des entreprises RFF et SNCF pour leur choix non pertinent de l'option "tout TGV" (23 octobre).

La concomitance de ces trois évènements peut conduire à penser que le projet de LGV Bordeaux Toulouse/Dax a du plomb dans l'aile.

Il est de la plus haute importance pour les Préchacais de se mobiliser contre ce projet incohérent, sans aucun avantage pour le sud-Gironde et bien au contraire, ruineux et dévastateur, bref, en aucun cas d'utilité publique.....!

Incohérent:
• le tracé est étonnant:
o la ligne droite Bordeaux Toulouse passe par Langon, pas par Préchac!
o la ligne droite Bordeaux Dax passe par Labouheyre, pas par Préchac!
• le tracé choisi allonge donc notablement les distances: pour Bordeaux Dax de 20%...! dès lors, le gain de temps sur ce parcours ne sera que d'une minute; ce n'est plus incohérent: c'est absurde....!
• L'importance de la ville de Dax justifiait elle une priorité absolue pour la relier à Bordeaux en TGV grande vitesse....!!! Les curistes sont ils si pressés ?
• la LGV Bordeaux Toulouse mettra Toulouse à 3h25 de Paris; or la Cour des comptes a montré qu'au delà de 3h, le TGV n'est plus compétitif par rapport à l'avion; dès lors, pourquoi ne pas avoir choisi, là encore, le tracé direct qui était celui du train rapide "Le Capitole" par Limoges ?

Sans aucun avantage pour le sud-Gironde
• On ne parle plus du projet de gare à Beaulac; il est très probablement abandonné: il n'était pas en phase avec le principe même du TGV qui nécessite que les trains ne s'arrêtent que dans les grandes agglomérations.
• Au lieu de contribuer à dynamiser les régions traversées, le TGV aboutit en fait à les enclaver puisque les lignes de chemin de fer classiques ne sont plus modernisées et leur entretien délaissé au risque de mettre en cause la sécurité des voyageurs.
• Nuisance sonore pour l'immobilier de proximité (les murs anti-bruit ne sont pas prévus en habitat dispersé).
• Par voie de conséquence, dépréciation de cet immobilier, sans aucune indemnisation.
• La LGV constituera un barrage, véritable obstacle à la circulation des personnes et des animaux sauvages, au libre écoulement des eaux, à la gestion rationnelle des propriétés.
• L'équilibre financier précaire de la gestion des TGV va conduire la SNCF à augmenter ses tarifs (+20% est d'ores et déjà annoncé), rendant ce mode de transport réservé à un petit nombre, de moins en moins accessible à la population de nos contrées rurales.

	• Les collectivités locales seront évidemment appelées au plan de financement: les préchacais seront de ce fait touchés au premier chef dans leur porte-monnaie: ceux qui se disent: "la LGV passe à deux kilomètres, je ne suis donc pas concerné" n'ont pas bien pris en compte cet impact du projet....sur les impôts locaux!! Bien au contraire, ruineux. • coût estimé des travaux des seules lignes Bordeaux Toulouse/Dax, valeur 2013: 9,5 milliards d'euros. Le gouvernement cherche à faire des économies: en voilà une, et pas des moindres, toute trouvée...! • chiffrage non actualisé à la date de réalisation des travaux, certainement sous estimé comme cela a été le cas pour tous les chantiers TGV précédents (écart moyen de 20% entre la réalisation et l'estimation du dossier de DUP). • rentabilité fondée sur un trafic annoncé au contraire systématiquement largement surestimé (dixit la Cour des comptes qui ne fait que constater les dérives précédentes: écart moyen de 25%); La même méthode avait été utilisée pour démontrer la pertinence économique de l'autoroute A65 Langon Pau; chacun peut se rendre compte aujourd'hui que le trafic espéré ne se réalise pas: 50% seulement de l'objectif attendu est atteint....! • l'amélioration des voies existantes pour les calibrer à 250 km/h coûterait quatre fois moins cher. • travaux aujourd'hui non financés: aucun plan de financement finalisé n'est à ce jour connu. Réseau Ferré de France devra recourir à l'emprunt, aggravant gravement son endettement à long terme (actuellement: 40 milliards !!), détériorant encore plus son résultat financier et l'empêchant de financer l'entretien du réseau non TGV, c'est à dire le réseau utile pour notre petite région. Et totalement dévastateur • 5000 hectares de bois, champs et terres agricoles détruits • 400 propriétés bâties anéanties. • espaces protégés sensibles et zones humides non épargnés • aux besoins en terre des voies s'ajoute o ceux nécessaires pour réaliser les carrières et gravières indispensables pour mobiliser 30 millions de m3 de matériaux à importer o ceux nécessaires pour réaliser les centrales et les sous-stations électriques o ceux nécessaires pour implanter les bases de travaux. les lignes à haute tension • la saignée forestière, les gravières, les équipements électriques, les nombreux et importants ouvrages de franchissement de routes et ruisseaux, enfin la surélévation des voies dans les secteurs humides à sept mètres de hauteur, tout cela aura un effet gravissime sur l'équilibre écologique, économique et culturel de notre petite région (au diable les palombières...!); et l'impact sur les paysages sera, oui, réellement, dévastateur !!!!! • La période de cinq ans nécessaires à la réalisation des travaux sera, elle, totalement apocalyptique... avec une intense circulation de camions de grand gabarit (plus de 2300 rotations /jour), l'exploitation de nombreuses gravières, la détérioration de la voirie ! La construction actuelle de la LGV Tours Bordeaux en est un triste exemple. La municipalité s'est mobilisée avec quelque résultat pour faire dévier le tracé en limite ouest de la commune de Préchac. Le bourg est épargné, mais de nombreux écarts situés en limite communale se

	retrouvent aujourd'hui en plein sur le tracé; ainsi n'a t on fait que déplacer géographiquement le problème. Doit on pour autant penser que l'on a limité les dégâts? Sans doute pour certains propriétaires, mais pas du tout pour d'autres: on a fait des heureux, c'est vrai, mais aussi des malheureux....! Le seul positionnement possible: refuser le projet et se mobiliser pour le faire capoter; la mise en examen de RFF et de la SNCF et le rapport de la Cour des comptes très critique tombent à pic; ils laissent espérer que la voie de la contestation n'est pas sans issue; c'est du moins celle que j'entends employer. Nous n'aurons peut être pas gain de cause; on ne regrettera pas, du moins, de ne pas avoir essayé de nous opposer à ce qui apparaît de plus en plus comme un projet ... .déraisonnable.
190	Envoyé le 27102014 Nom : Bilhere Prénom : Florence Département de résidence : 40 Commune de résidence : St Martin de Seignanx Lieu concerné par vos observations (commune, département) : landes AVIS : Monsieur, Je suis opposée à ce projet dont le financement n'est toujours pas connu à ce jour. Il s'agit d'un projet dont la rentabilité n'est pas garantie et qui grèvera les finances publiques pour les décennies à venir. Une LGV a pour objectif de relier entre elles deux grandes agglomérations. Quelle est la justification de ce projet entre Bordeaux et Laluque? Où sont les réductions du trafic routier? Quelle est l'incidence sur le fret entre Bordeaux et Laluque? Je suis pour la modernisation des lignes existantes, pour le développement des TER. Pour un maillage plus concret des territoires, pour un impact écologique plus positif, Veuillez recevoir, Monsieur, mes salutations respectueuses. Florence Bilhere
191	Envoyé le 27102014 Nom : Rozé Prénom : Christian Département de résidence : 78 Commune de résidence : Montigny le bretonneux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Haute Garonne AVIS : Je pense que les améliorations de la circulation ferroviaire sont bonnes à condition qu'elles desservent TOUS les habitants de la

	région traversée et non quelques privilégiés. A cet égard le projet de LGV Sud Ouest n'est pas d'utilité publique; il est même très mauvais car: 1) Il favorise les liaisons entre grandes agglomérations au détriment des villes intermédiaires et des territoires traversés. Or, il semble que les communes de taille moyenne ont plus d'avenir que les métropoles dans la mesure où ces communes sont plus autonomes sur le plan de l'alimentation des populations. A l'inverse, les métropoles sont tellement dépendantes du monde extérieur qu'un blocage des transports durant 3 jours rendrait sa population affamée ! C'est pourquoi les lignes LGV sont sans doute une erreur et un mauvais pari sur l'avenir. Il faut au contraire re-développer le réseau ferré existant de type TER. 2) la construction de lignes LGV coute très cher. Du coup la SNCF a tendance à augmenter ses tarifs TGV, à faire une politique d'optimisation du remplissage par le biais de promotions multiples et compliquées, à obliger le voyageur à réserver son train le plus en avance possible, etc ... Toutes choses qui ne sont pas à l'avantage de l'usager ! Pire, par ses sites informatiques, la SNCF donne des informations partisanes, non objectives, indique en priorité des trajets via TGV même quand la liaison n'est pas la plus rapide ! Au final je suis tout à fait défavorable au projet LGV Sud Ouest. A l'inverse, je demande la re-qualification du réseau ferré existant en vue de desservir le plus grand nombre de citoyens de cette belle région de France. Si on souhaite réellement que les habitants du Sud Ouest utilisent le transport ferré, il faut ouvrir un grand nombre de gares intermédiaires et augmenter considérablement la fréquence des dessertes. Les lignes LGV ne répondent absolument pas à cet objectif d'utilité publique pour TOUS.
192	Envoyé le 27/10/2014 Nom : renault Prénom : eric Département de résidence : 40 Commune de résidence : vieux boucau Lieu concerné par vos observations (commune, département) : dax AVIS : Cet équipement est une nécessité vitale pour les deux régions Aquitaine et Midi-Pyrénées. En effet il permet grâce à ces trois branches de réaliser en un seul chantier trois axes majeurs de déplacements dans le quart sud-ouest de la France qui est actuellement le moins bien doté. En effet le rail, qui est le moyen de transport du XXI éme siècle doit être en mesure de concurrencer (avec ou sans SNCF) les autres modes (route ou aérien). La branche Bordeaux-Espagne est un maillon du réseau trans-européen RTE E5 reliant le nord de l'Europe à l'Espagne et au Portugal. La branche Bordeaux-Toulouse permet à elle seule de raccorder Toulouse au réseau vers le nord mais également de construire la transversale sud de la France de Bordeaux à la Méditerranée dont le maillon Montpellier-Nimes est en construction. Enfin la branche Dax-Toulouse (jamais citée) permet de relier le sud -est de la France au sud de l'Aquitaine (qui connait une croissance démographique élevée) et au nord de l'Espagne. Tous ces atouts font que cet équipement est, malgré son cout,

	incontournable pour les habitants des deux régions du sud-ouest. Il est frappant de constater que la majorité des avis recueillis à ce jour émanent d' opposants (bien stimulés par les médias) non concernés par le tracé objet de l'enquête et qui ont toujours les mêmes arguments passéistes. A contrario les futurs utilisateurs (des deux grandes métropoles SO) ne s'expriment que trop peu. (ce qui doit être habituel). Ce chantier doit prendre la suite du chantier SEA dès la DUP et sans attendre, contrairement à celui-ci ou six ans se sont écoulés entre la DUP et le début des travaux. Pour cela les financements doivent être rapidement construits par les promoteurs. Longue vie aux GPSO.
193	Envoyé le 27/10/2014 Nom : lacroix Prénom : michel Département de résidence : 31 Commune de résidence : toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : toulouse AVIS : Dans le cadre du désenclavement de Toulouse et de son ouverture vers l'extérieur, il est absolument souhaitable que des lignes grande vitesse convergent vers Toulouse. De plus le lien vers Bordeaux mettra cette ville à proximité de Barcelone, autre métropole du Sud Européen, la majeure partie du trafic s'opérant sur le territoire français.
194	Envoyé le 27102014 Nom : MINELLI Prénom : Nadia Département de résidence : 31 Commune de résidence : RAMONVILLE ST AGNE 31520 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : RAMONVILLE ST AGNE 31520 AVIS : Bonjour, au nom de notre PDG ainsi que de l'ensemble de l'Equipe de la Sté Prosteel, nous tenons à vous exprimer notre chaleureux accueil au TGV BORDEAUX - TOULOUSE .....Enfin !!!!! il va peut-être arriver ? Bien à vous Sté Prosteel Nadia Minelli
195	Envoyé le 27/10/2014 Nom : MASSOT Prénom : Laurent Département de résidence : 31 Commune de résidence : GARDOUCH Lieu concerné par vos observations (commune, département) : RAMONVILLE SAINT-AGNE AVIS : Un grand OUI à la ligne grande vitesse Bordeaux/Toulouse

	Il est grand temps de permettre aux acteurs de l'activité économique de Midi-Pyrénées de pouvoir accéder à Paris autrement qu'en avion, dans un délai raisonnable Toulouse est aujourd'hui la seule grosse agglomération à être aussi mal desservie
196	Envoyé le 27/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : 5h30 pour rejoindre Paris depuis Toulouse, cela n'est pas possible. Si vous souhaitez que l'avion ne mange pas tout, il est temps de faire avancer les choses avec la LGV Bordeaux-Toulouse! Merci
197	Envoyé le 27102014 Nom : Escudié Prénom : Gérard Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) Lvg Toulouse Bordeaux AVIS. Toulouse paye son leadership aéronautique: le monopole de "l'aerien" induit des prix exorbitant pour 1 heure de vol. La ligne ferroviaire actuelle met Pris à 5h: pour une métropole régionale comme Toulouse cela n'est pas concurrentiel. Il est indispensable d'avoir une LGV par Bordeaux en attendant la possibilité financière de passer par le centre de la France.
198	Envoyé le 27102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : bruges Lieu concerné par vos observations (commune, département) : toute la région AVIS : bonjour, il est important de relier bordeaux aux autres bassins de vie du sud-ouest tels que le sud aquitain, la région Midi-Pyrénées mais aussi à terme aux régions voisines du nord de l'Espagne. ainsi, on pourra construire et développer plus aisément les relations (économiques, universitaires, tourisme etc) entre les habitants et les entreprises de cet espace sud-ouest qui sera de plus relier aux centres de décisions du nord de la France et d'Europe. cet investissement permettra de libérer des sillons sur la ligne

	actuelle bordeaux-espagne et ainsi de réduire à terme le nombre de poids lourds sur la liaison A63. cet un investissement pour plusieurs dizaines d'années et qui permet de préparer l'avenir des régions du sud-ouest. cette région attractive (démographie, création d'entreprise, accueil d'étudiants) doit pouvoir encore renforcer ces atouts par un investissement qui va faciliter les liens entre l'ensemble de ces pôles d'activité.
199	Envoyé le 27/10/2014 Nom : REY Prénom : BERNARD Département de résidence : 82 Commune de résidence : LAUZERTE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : En tant que gérant de deux sociétés de fabrication de produits alimentaires, une en Tarn et Garonne, l'autre en Haute-Garonne, JE SUIS FAVORABLE A LA LGV ENTRE PARIS ET TOULOUSE.
200	Envoyé le 27/10/2014 Nom : ALBISSON Prénom : PIERRE Département de résidence : 31 Commune de résidence : SAINT-ORENS DE GAMEVILLE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE - HAUTE-GARONNE AVIS : La ligne LGV Bordeaux Toulouse est pour les chefs d'entreprise de Haute-Garonne un élément essentiel de leur compétitivité au plan national et européen. La 4ème ville de France n'est en effet aujourd'hui desservie valablement et efficacement que par l'avion, ce qui entraîne des surcoûts de déplacements importants pour les PME et un déficit de compétitivité sur le marché français le plus important, cad Paris et la région IDF. Par ailleurs, l'absence de TGV réduit l'attractivité de la région Midi-Pyrénées et de la métropole toulousaine, en comparaison avec les régions françaises aussi dynamiques (Rhône Alpes, Aquitaine, PACA...). Dans le cadre d'une politique ambitieuse mais aussi équitable d'aménagement du territoire national et européen, il n'est aujourd'hui pas envisageable de "laisser sur le quai" la région économique la plus dynamique en terme de croissance démographique et économique (créatrice d'emplois et pôle d'innovation notamment). Toulouse et Midi-Pyrénées n'ont pas à choisir entre le TGV et l'avion, mais méritent les deux, à l'instar de Lyon - Rhône Alpes, Marseille - PACA, Bordeaux- Aquitaine ou Nantes-Pays de Loire. La réalisation de la ligne LGV Bordeaux - Toulouse est donc non seulement une nécessité mais aussi une urgence ! Les Chefs d'entreprise toulousains comptent donc sur le bon sens de l'Etat pour une concrétisation rapide du projet.

	Pierre ALBISSON Gérant de Société Conseiller Technique de la CCI Toulouse 31 Membre du Comité Directeur du MEDEF 31
201	Envoyé le 27102014 Nom : Berthelot Prénom : Hervé Département de résidence : 31 Commune de résidence : PIBRAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Bonjour , Il est impensable que l'on se pose encore aujourd'hui en 2014 , la question de la ligne LGV reliant Toulouse à Paris . Nous sommes dans la 4ème agglomération française et toujours pas de TGV . Simplement honteux et scandaleux . Le TGV n'arrivera à Toulouse qu'avec 15 ans de retard là ou la plupart des villes françaises de + de 100 000 habitants sont desservies . Chercher l'erreur
202	Envoyé le 27102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : GARIDECH Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS Bonjour merci de prendre en compte l'interet et la necessité d'une LGV entre Toulouse et Bordeaux. Cordialement
203	Envoyé le 27/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : nailloux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : toulouse AVIS : Bonjour, Je suis favorable à la LGV pour relier Toulouse à Paris rapidement. Je souhaite que la future ligne suive autant que possible le trajet de l'autoroute ceci afin de limiter les nuisances des riverains. cordialement,
204	Envoyé le 27102014 Nom : CAUSSANEL Prénom : Jean-Paul Département de résidence : 31 Commune de résidence : Pechbusque

	Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse, Haute-Garonne AVIS : Bonjour, Je me permets de vous écrire pour soutenir le projet de liaison Bordeaux/Toulouse par TVG dans la mesure où elle permettra de favoriser le développement économique du Grand Toulouse qui est pour l'instant un peu enclavé en termes de transport ferroviaire. Je vous demande de bien vouloir prendre en considération ce soutien. Respectueuses salutations. Jean-Paul CAUSSANEL
205	Envoyé le 27102014 Nom : Girardeau Prénom : Philippe Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Enfin on se met à la hauteur de Lyon, Marseille, alors que ce projet est déjà ancien et devrait être en plein rendement à l'heure actuelle. Je suis pour cette ligne et pressé de la m'en servir!
206	Envoyé le 27102014 Nom :LOZE Prénom : Dominique Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : Chef d'entreprise, je dirige en bureau d'Études en électronique embarquée, situé sur la commune de Saint Jean (31240). C'est plusieurs fois par mois que je me rends à Paris ou en Ile de France, où se trouvent mes clients, prospects et partenaires. Il en va de même de mes collaborateurs, qui se déplacent fréquemment chez nos clients. L'avion coute très cher sur les lignes d'Air France et propose peu de vols avec Easy Jet, qu'il convient d'acheter longtemps à l'avance pour bénéficier de tarifs abordables à une PME. Le train est un excellent moyen de de transport sous réserve que le trajet ne dépasse pas 2h30 voir 3 heures maximum. Une liaison TGV mettant Paris à moins de 3 heures de Toulouse permettrait à des entreprises comme Aboard Engineering de développer son business et donc de créer des emplois.
207	Envoyé le 27/10/2014 Nom : Grimaud Prénom : Delphine Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : La LGV, quelque soit son tracé, est une nécessité économique pour diversifier le bassin de l'emploi toulousain en attirant de nouvelles entreprises. Le plus tôt sera le mieux.

208	Envoyé le 27102014 Nom : bezançon Prénom : jean Département de résidence : 47 Commune de résidence : calignac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Bonjour,Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. cordialement. J.Bezançon
209	Envoyé le 27/10/2014 Nom : Galindo Prénom : Charles Département de résidence : 31 Commune de résidence : Blagnac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse , haute garonne AVIS : Je suis favorable pour l ouverture de la ligne lgv reliant bordeaux à toulouse. Il est important que Toulouse (3 ieme ville de France exo avec Marseille) soit relié avec Bordeaux et surtout Paris en moins de 5h! Nous l avons encore plus constaté avec la grève air France le mois dernier! Merci de prendre mon avis. Cordialement.
210	Envoyé le 27/10/2014 Nom : LARRIEU Prénom : Patrice Département de résidence : 31 Commune de résidence : SAINT-LYS Lieu concerné par vos observations (commune, département) :- AVIS : Ce projet est vital pour l'avenir de notre région. Il ne peut que contribuer à son développement éco, mais aussi touristique. En fait, nous avons une bonne vingtaine d'années de retard sur un tel projet, qui aurait eu le mérite de participer bien plus tôt à son désenclavement !... Je n'ai donc aucune restriction particulière à formuler.

	Bien sincèrement. PL
211	Envoyé le 27102014 Nom : Martel Prénom : Laurent Département de résidence : 31 Commune de résidence : Fonsegrives Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Bonjour, Il est important de considérer que l'arrivée du TGV, donc de la LGV dans le centre de Toulouse, permettrait de rapprocher les économies de nos régions à celle de Paris et donc d'ouvrir considérablement les opportunités d'affaires. Le "Centre à Centre" de Toulouse à Paris restera une solution très efficace pour nos entreprises de conclure ces dossiers de la meilleure des façons en désaclavant Midi Pyrénées et en offrant de nouvelle perspectives en dehors de l'avion. Bien cordialement Laurent Martel
212	Envoyé le 27/10/2014 Nom : FOURCADE Prénom : Benoit Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Pour la 4ème ville de France l'arrivée de la LGV est essentielle et il nous tarde d'avoir un peu plus d'informations à ce sujet et surtout de pouvoir l'utiliser !
213	Envoyé le 27/10/2014 Nom : Mr LALANNE Didier Prénom : SUD AERO FORMATIO Département de résidence : 31 Commune de résidence : CUGNAUX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : CUGNAUX HAUTE GARONNE AVIS : Actuellement responsable du centre de formation, Sud Aéro Formation, sur le site de l'ancienne base militaire de Francazal, j'ai a ce jour, un très grand nombre de demandes de personnes, demeurants en région Aquitaine, voulant travailler dans la ville rose, attirés, mais pas seulement, par le secteur très porteur de l' aéronautique. La création d'une ligne à grande vitesse faciliterai et contribuerai au rapprochement de ces deux métropoles et à l'époque de la mondialisation cela me semble d'une nécessité. Comment se fait t'il, que la capitale mondiale de l'aéronautique reste la dernière ville en France à ne pas être reliée à Paris, par une ligne à grande vitesse ? Inconcevable ! aberrant ! J'espère que mes observations et ma modeste contribution, puisent

	aider à la réalisation de ce magnifique projet. LALANNE Didier ,Sud Aéro Formation
214	Envoyé le 27/10/2014 Nom : CARRE Prénom : Laurent Département de résidence : 47 Commune de résidence : Marmande Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud Gironde AVIS : Nous exprimons notre opposition aux projets de la LGV. Ces nouvelles lignes n'apporteront rien pour nous les administrés. Au contraire, un endettement additionné sur la lourde ardoise de plus de 2000 milliards d'euros que notre cher état va faire supporter en plus sur le dos de ces compatriotes, nous les actifs, les retraités, à nos enfants pour leur futur avenir professionnel pour un minimum de 50 ans voir un siècle. Les sociétés privées ne supporteront pas le coût des travaux et leur entretien et demanderont à l'état de l'aide et cette aide sera nous les classes moyennes qui travaillons, assurons l'économie du pays... Si on poursuit ces projets, la France se dirigera vers une régression, comme celle de la Grèce... Il suffit tout simplement de rénover les lignes existantes qui sont les plus sécurisantes en Europe...
215	Envoyé le 27102014 Nom : chartier Prénom : bernard Département de résidence : 31 Commune de résidence : toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : toulouse AVIS : favorable à la réalisation la plus rapide possible : travaux = création d'emploi... de préférence locaux malgré le dumping social des ouvriers étrangers exploités grâce aux règles sociales européennes honteuses existence = désenclavement de la région
216	Envoyé le 27102014 Nom : SCHIAVI Prénom : JEAN PIERRE Département de résidence : 31 Commune de résidence : SAINTE FOY D AIGREFEUILLE LMerci de nous indiquer le lieu concerné par vos observations (commune, département) Agglomération toulousaine AVIS : Bonjour, Ce message a pour but de vous sensibiliser à l'importance que j'accorde, en tant qu'acteur économique, dirigeant de plusieurs sociétés basées dans la banlieue toulousaine, au développement d'une ligne TGV entre Bordeaux et Toulouse. Pour nous, dont la clientèle est répartie sur tout le territoire national, cette ligne nous permettrait de mieux intervenir sur tout l'Ouest de la France et de manière beaucoup plus pratique et moins contraignante en minimisant en particulier le recours aux

	déplacements professionnels en voiture de société.
217	Envoyé le 27102014 Nom : JOUIN Prénom : Antoine Département de résidence : 31 Commune de résidence : Frouzins Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : A l'heure ou nous nous deplacons dans toute l'Europe en quelques heures, il est indeispensable de connecter ces deux capitales regionales entre moins de deux heures. Nous avons besoin d'unir nos forces entre Bordeaux et Toulouse pour relever les defis que le pole AESE a deja commencé à relever.
218	Envoyé le 28 octobre 2014 Nom : Neveu Prénom : Dany Département de résidence : 33 Commune de résidence : St Jean d'Illac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Depuis le début , les opposants au projet de LGV, dont je fais partie, dénoncent un gaspillage financier , et écologique, complètement inutile et devenu encore plus contestable dans la période de crise économique , que traverse notre pays. Pourquoi investir tant d'argent, qu'il soit public ou privé, merci le partenariat public privé, pour détruire des zones forestières ou agricoles, perturber la vie des citoyens qu'ils soient expropriés ou mitoyens de la future ligne ferroviaire, pour couper des villages en deux, pour seulement faire gagner quelques minutes sur un Paris -Bayonne aux seuls privilégiés qui pourront s'offrir le billet, tandis que le simple citoyen voit tous les jours la desserte ferroviaire de proximité se réduire comme peu de chagrin? Les gens pressés peuvent prendre l'avion, nous leur offrons déjà les tarifs Low Coast avec nos impôts, alors on ne va pas en plus leur sacrifier environnement et qualité de vie saccagés. De ce point de vue les travaux de la ligne Tours -Bordeaux sont édifiants , des kilomètres carrés de forêts et de terres agricoles saccagés, des paysans qui se suicident ne supportant pas la vue du devenir de leurs terres, ça personne n'en parle. Le maillage ferroviaire français est encore dense, autrefois, le moindre village était desservi; la moindre usine avait son réseau de wagon isolé. Aujourd'hui on a fermé ces lignes qui rendaient service , pour privilégier les transports routiers et on a laissé pourrir le réseau conservé, avec la dégradation du service inhérent. Ce réseau, entretenu et rénové, pour un coût financier bien inférieur à celui des nouvelles lignes, et un coût environnemental quasi nul, .pourrait accueillir sans problème des lignes à grande vitesse et même des trains de marchandise, la nuit, a près la suppression des trains couchette. De nombreuses études indépendantes l'ont montré. La folie des grandeurs c'était bon pour Louis XIV , et on a vu comment ça s'est terminé pour ses descendants. L'État a un devoir de gestion de l'intérêt public qu'il ne doit pas confondre avec la défense des intérêts privés. Écouter et entendre la voix de la raison portée par des citoyens lucides permettrait de

	ne pas répéter les erreurs de type A 65.
219	Envoyé le 28102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : GRATENTOUR Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BEAUZELLE 31700 AVIS : Je suis pour la ligne LGV afin de rapprocher TOULOUSE de la CAPITALE pour son développement proffessionel , culturel et touristique.
220	Envoyé le 28102014 Nom : GAMBIER Prénom : STEPHANE Département de résidence : 81 Commune de résidence : LAVAUR Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE, 31 AVIS : le projet de LGV est vital pour la région midi-pyrénées, seules régions de France à en être privée aujourd'hui. le désenclavement vis à vis de Paris et de Bordeaux est une priorité pour le développement économique.
221	Envoyé le 28102014 Nom : FAUX Prénom : PIERRE Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse, 31 AVIS : Bonjour, Je suis favorable au GPSO et à l'arrivée du TGV à Toulouse dans les meilleurs délais. Comment imaginer que la quatrième ville de France ne soit pas reliée par ce réseau à l'Océan, à la Méditerranée et à Paris? On s'étonne que cette liaison ne soit pas déjà réalisée. Pierre FAUX Gérant sarl Le Clos des Potiers, hôtel**** Président des Amis de la Cathédrale Saint-Etienne
222	Envoyé le 28102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse (31) AVIS : Bonjour; Il est indispensable que l arrivée de la LGV a Toulouse se fasse le plus vite possible pour plusieurs raisons non exhaustives :

	- une grande ville en croissance qui est finalement enclavée pour ceux qui n ont pas de voiture s il y avait un problème avec l aéroport - le quartier de la gare a absolument besoin d un renouveau - nos commerces souffrent et n embauchent plus : il faut recréer une dynamique dans le centre ville - enfin un projet qui fait consensus - les populations ne comprendraient pas que cela ne se fasse pas avec toutes les promesses (même du chef de l état) qui ont été faites. Si le projet était abandonné cela serait une catastrophe pour la crédibilité de la parole politique, déjà bien écornée avec les Guignols que l ont a au pouvoir! Bien cordialement
223	Envoyé le 28/10/2014 Nom : Lai Prénom : Véronique Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Oui au LGV nous ne pouvons rester enclavés ou tributaires des avions !!!
224	Envoyé le 28102014 Nom : MASSON Prénom : SYLVAIN Département de résidence : 31 Commune de résidence : Verfeil Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Verfeil AVIS : Mettre Paris centre à 3H et Bordeaux centre à 1H de train me rendrait un immense service. Je fais le trajet de manière hebdomadaire pour voir mes clients à Paris ... 3H de Toulouse à Paris centre en pouvant me reposer ou travailler 1H maximum. Je mettrais le même temps en train en pouvant profiter pleinement du trajet ! Je suis convaincu que le TGV apportera un boost économique à la région.
225	Envoyé le 28102014 Nom : JONQUIERE Prénom : PHILIPPE Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Nous sommes très favorable pour l'arrivée de la LGV à Toulouse.
226	Envoyé le 28102014 Nom : CHANSON Prénom : XAVIER Département de résidence : 31 Commune de résidence : Bessières Lieu concerné par vos observations (commune, département) :

	Toulouse Matabiau AVIS : Je suis pour la LGV.
227	Envoyé le 28102014 Nom : Lacanal Prénom : Carine Département de résidence : 31 Commune de résidence : muret Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Muret AVIS : C est tout simplement une opportunité de développement économique pour toute la région. Pour mon activité qui est entre la location de salle de reunion (Domaine du sarrou), tout ce qui facilite l accès à Toulouse contribue à mon propre développement.
228	Envoyé le 28102014 Nom : MALFRAY Prénom : MARTINE Département de résidence : 31 Commune de résidence : SAINT ALBAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Je suis pour l'arrivée d'une ligne TGV TOULOUSE/PARIS En effet Toulouse est une grande métropole et il est incompréhensible qu'elle ne soit pas reliée à Paris par des voies rapides autre que l'avion et notamment par un TGV. Il est plus facile d'arriver au centre en TGV et avec un budget plus light que l'avion donc contexte économique oblige on cherche aussi un tarif avec le pratique. De plus vous pouvez pendant le trajet en train travaillait plus facilement que dans un avion donc pour la clientèle d'affaires très importante à Toulouse c'est un plus. En tant que particulier prendre le train est plus aisé avec une famille que l'avion et surtout pour des distances moyennes.
229	Envoyé le 28102014 Nom : ferjoux Prénom : franck Département de résidence : 31 Commune de résidence : saint gaudens Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : La LGV est vitale pour l'essor économique de notre région
230	Envoyé le 28102014 Nom : BIGNAUX Prénom : Nicolas Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Madame,Monsieur, Je viens ici apporter mon soutient au projet LGV à Toulouse. Cela fait plus de 10 ans que nous attendons cette arrivée qui n'aurait que des conséquences POSITVES pour la ville, les commerces,

	l'industrie. Je suis exploitant d'un hôtel face à la gare de Toulouse et de nombreux clients nous ont exprimé le souhait de venir à Toulouse en TVG, et pour l'instant ils choisissent l'avion pour se déplacer plus rapidement. Ils n'hésiteraient pas à emprunter le TGV pour venir à Toulouse Centre. Je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire. Cordialement, Nicolas Bignaux.
231	Envoyé le 28.10.2014 Nom : ESPOUY Prénom : Lucien Département de résidence : 31 Commune de résidence : CIER DE LUCHON Lieu concerné par vos observations (commune, département) : la Grande Région AVIS : Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse est une opportunité de développement économique, pour toute la région Sud-Ouest. Nous dépendons granfement des facilités de transports vers les grandes régions du Nord de la France et de l'Europe. En tant que gérant d'une entreprise Artisanale de 11 salariés dans une région dédiée au tourisme je ne peux que me réjouir d'un tel projet. L'on parle aujourd'hui de la suppression de la ligne ferroviaire Montréjeau-Luchon, il est vrai vétuste. Mais ne faut-il pas se projeter sur l'avenir l'ouverture a l'Espagne par le Val d'Aran, n'avons nous pas a réfléchir sur le ferroutage des productions tel l'usine d'eau de Luchon, Il est criminel de continuer a inonder notre pauvre réseau routier de camions pollueurs et dangereux...! J'espère que nos politiques mettrons l'accent sur la défense des intérêts régionaux et Nationaux avant les leurs... Lucien Espouy
232	Envoyé le 28/10/2014 Nom : cubieres Prénom : eve line Département de résidence : 40 Commune de résidence : soustons Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 AVIS : je suis opposeeà un projet dont le financement n est pas connu . JE suis aussi opposee à ce projet qui consiste à creer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n est qu a 25% de ses capacites.
233	Envoyé le 28102014 Nom : OGET Prénom : ERIC Département de résidence : 31

	Commune de résidence : MIREPOIX SUR TARN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : DÉPARTEMENTS 31 et 82 AVIS : Monsieur , je souhaite souligner l'importance de l'arrivée du TGV sur notre région , formidable outil de désenclavement des territoires il accompagnera le développement économique de notre secteur Nord de la Haute Garonne et le sud du Tarn et Garonne le positionnement de la gare TGV au sud de Montauban (Bressols)va permettre de dynamiser notre secteur en devenant plus attractif pour l'implantation d'entreprises Notre bassin de vie éloigné de la Métropole Toulousaine doit pouvoir bénéficier de l'arrivée de cet équipement sur le sud du Tarn et Garonne Salutations Eric Oget Maire de Mirepoix sur Tarn
234	Envoyé le 28 octobre 2014 Nom : COSTES Prénom : alain Département de résidence : 31 Commune de résidence : Blagnac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gare matabiau AVIS : Je suis très favorable à l'arrivée du TGV en gare Matabiau de Toulouse En effet cette nouvelle possibilité de liaison rapide est indispensable pour la métropole et la région midi Pyrénées : pour les entreprises, pour les étudiants et pour les particuliers C'est une grande chance de désenclavement
235	Envoyé le 28102104 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : tournefeuille Lieu concerné par vos observations (commune, département) : toulouse AVIS : Il faut accelerer la mise en place du TGV Toulouse Paris 4 eme , bient ot 3 eme ville de france, nous sommes asservis à la quasi seule desserte aerienne
236	Envoyé le 28/10/2014 Nom : RIBES Prénom : YVES Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : COMMUNE AVIS : AMELIORER LES FLUX D'ECHANGES ECONOMIQUES, CULTURELS,....? INSUFLER PAR DE GRANDS TRAVAUX UN RESSAUT DE CROISSANCE ET DONC D'EMPLOIS?

	AIDER AU NOUVEAU DIMENTIONNEMENT DE LA REGIONALISATION (ARC S-W) ET DYNAMISER LES AFFINITES ENTRE LA FRANCE ET L'ESPAGNE?
237	Envoyé le 28102014 Nom : BOUTET Prénom : JEAN-YVES Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : La LGV sera une contribution notable au développement de l'agglomération Toulousaine, qui aujourd'hui est une des rares villes ne disposant pas d'arrivée en LGV. Cette LGV permettra une augmentation des déplacements d'investisseurs et business-men dans la région.
238	Envoyé le 28102014 Nom : SIRVENT Prénom : VALERIE Département de résidence : 31 Commune de résidence : MONTASTRUC LA CONSEILLERE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Je suis tout à fait favorable à la LGV Bordeaux Toulouse. Je me rends plusieurs fois par an à Paris et j'ai besoin d'une alternative à l'avion. De plus, le train nous amène en plein centre de Paris ce qui répond à un besoin différent de l'avion. Je rappelle qu'aux heures de pointe cela prend autant de temps de faire Toulouse - Paris en avion que Orly - centre de Paris en taxi. Enfin, je me déplace également régulièrement à Bordeaux. La LGV sera ainsi une alternative à la voiture.
239	Envoyé le 28102014 Nom : Broué Prénom : isabelle Département de résidence : 47 Commune de résidence : Feugarolles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Feugarolles, lieu dit "Lubat" 8. Merci de nous indiquer votre adresse électronique. L'indication de votre mail permettra l'envoi d'un accusé de réception de vos observations. isabelle.broue@sfr.fr 9. Saisissez ici vos remarques et observations. 1: la cour des comptes met en évidence actuellement la non rentabilité des lignes TGV existantes et le déficit chronique de cette branche des transports, et que ce type de transport n'est pas rentable. 2: la triste actualité du projet de retenue de Sivens dans le Tarn démontre que les études préalables réalisées par des experts ne sont pas fiables et sérieuses. Toutes les données ne sont-elles pas sous adaptées pour rendre ce projet "envisageable" pour les politiques et les décideurs?

	3: les finances de l'état et des régions ne permettent pas de financer un projet aussi cher, ayant en plus un effet néfaste sur les communes impactées: environnement dévasté, nuisances sonores et visuelles... et un impacte limité sur l'emploi. 4: une telle dépense, un tel chantier, sont ils nécessaires pour gagner 15 minutes sur un trajet Paris/Toulouse? Pourquoi refuser une mise à niveau des voix existantes? 5: pourquoi la France s'obstine t-elle dans le choix de cette technologie vieillissante alors que d'autres générations de trains moins rapides mais plus modulaires se développent? 6:Au prix du billet qui ne va cesser d'augmenter, l'avion restera le moyen le plus adapté et intéressant pour les utilisateurs . POURQUOI PERSISTER DANS UN PROJET RUINEUX ET NON RENTABLE ALORS QUE DE NOMBREUX INDICATEURS SONT AU ROUGE; SOYEZ RAISONNABLES ET HONNÊTES. CESSEZ DE GASPILLER NOTRE ARGENT ET NOTRE PATRIMOINE ENVIRONNEMENTAL ET CULTUREL. OUI AU DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS MAIS NON AU SACRIFICE DES POPULATIONS LOCALES ET DES TERRITOIRES; 7: sur le projet concernant ma résidence, la route D930 conduisant à la route D119 est purement coupée, alors que cet axe permet à de nombreuses personnes d'éviter le village pour se déplacer. Ne pas envisager de maintenir cet axe, montre un mépris ignoble et une méconnaissance des modes de vie des habitants de la part des concepteurs. 8: ce projet n'est conçu que pour des personnes reliant Paris à Toulouse sans prise en compte de l'impact local.
240	Envoyé le 28102014 Nom : AVSEC Prénom : Sandrine Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gare Matabiau Toulouse AVIS : Oui à la gare LGV au centre de Toulouse, desservie par les transports en commun. Oui à la suppression du monopole de l'avion pour rejoindre Paris dans dès délais décents.
241	Envoyé le 28/10/2014 Nom : BENHAMMA Prénom : LINDSAY Département de résidence : 31 Commune de résidence : Vieille-Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département): Toulouse AVIS : La ville de Toulouse, ville dynamique, doit être dôtée d'une LGV au plus vite.
242	Envoyé le 28102014 Nom : BATIGNE Prénom BATIGNE Département de résidence : 31 Commune de résidence : SAINT JULIA Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS :

	Aujourd'hui, un Paris Toulouse, c'est au mieux 5H30, au pire, 8 H , en sachant qu'il y a toujours des retards, on passe une demie journée dans les transports. C'est inconciliable avec les nécessités de déplacements de la vie économique d'aujourd'hui. Nous refusons des opportunités d'interventions de travail en région parisienne et bordelaise pour des raisons de temps passé dans le train.
243	Envoyé le 28102014 Nom : MR ET MME LEDOUX Prénom : Jean-Luc et Vivette Département de résidence : 31 Commune de résidence : SAINT RUSTICE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT RUSTICE AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête d'utilité publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse, Nous soussignés, Vivette et Jean-Luc LEDOUX, domiciliés au 1 rue Pierre Paul Riquet 31620 SAINT RUSTICE. Nous vous informons de notre opposition formelle au projet LGV qui nous oblige à quitter notre habitation effaçant vingt deux ans de notre vie familiale, ainsi que les repères de nos enfants. Ce projet envahit notre vie personnelle depuis de nombreuses années avec différents rebonds !!!! Il est prouvé de part le dernier rapport de la cour des comptes que la ligne LGV Paris-Marseille est en déficit vu la crise économique actuelle et les finances de l'Etat, comment peut-on se permettre un tel gaspillage financier ? N'oublions pas l'impact sur l'environnement humain (expropriation et ses conséquences ....), les dégradations des cadres de vie des personnes restantes, ainsi que la dégradation des paysages (canal latéral, patrimoine naturel et agricole, destruction de la faune et de la flore ...), et ce ne sont que des exemples ! Les travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui elles coûteraient quatre fois moins cher. Nous vous demandons tout simplement l'abandon de ce projet qui "pourrit" notre vie personnelle et sociale depuis de nombreuses années. En espérant que ce témoignage puisse inciter une réflexion commune et responsable de nos hauts dirigeants, Vivette et Jean-Luc LEDOUX
244	Envoyé le 28/10/2014 Nom : INGLESE Prénom : CHRISTIAN Département de résidence : - Commune de résidence : MIRAMONT DE COMMINGES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : MIRAMONT DE COMMINGES AVIS : merci pour cette concertation qui je n'en doute pas fera mieux

	ressortir l'intérêt général de ce projet .
245	Envoyé le 28102014 Nom : - Prénom : Département de résidence : 31 Commune de résidence : FRONTON Lieu concerné par vos observations (commune, département) : FRONTON AVIS : Je suis tout à fait pour le développement de cette ligne LGV pour notre région. J'ai vécu la réalisation de la ligne TGV en Provence vers Marseille et celle-ci a permis le désenclavement de la région. Un souci la hausse de l'immobilier qui a flambé vu l'installation de nouveaux arrivants.
246	Envoyé le 28102014 Nom : Olivier Prénom : Jacques Département de résidence : 31 Commune de résidence : 31000 Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31000 Tolouse AVIS : La Ligne LGV travaux important pour le développement économique et l'amélioration des transports pas d'objection à ce projet
247	Envoyé le 28/10/2014 Nom : GUIDOTTI Prénom : Catherine Département de résidence : 31 Commune de résidence : REVEL Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Il serait temps que cette ligne arrive à nous ! J'ai déménagé l'entreprise en 2004 avec une création de 30 emplois. L'arrivée de cette ligne ferroviaire était l'un des leviers dans notre choix de région d'installation. 10 ans plus tard nous en sommes toujours au même point ! L'avion n'est pas toujours le meilleur des moyens de transport même si je l'utilise énormément faute d'alternative. Que les pouvoirs publics cessent de se moquer des entreprises qui sont le moteur de l'économie de ce pays ! Notre Président nous demande de montrer l'exemple et d'investir ? Pense t il sincèrement que ce sont les "petites mesures" que son gouvernement met en place qui nous motivent ? Qu'il donne l'exemple et nous respecte enfin !!!
248	Envoyé le 28102014 Nom : Dubois Prénom : Corinne Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Haute Garonne AVIS : Midi Pyrenees est enclavée et complètement soumise aux vicissitudes des avions. Le train donne une alternative écologique à l'obligation de prendre

	l'avion pour le moindre déplacement Aucune grande ville française n'est aussi loin de Paris en durée de transport ferroviaire Toutes les autres villes en rigolent car cela semble dire que Toulouse ne saurait être autre chose que la ville de l'aviation . Point.. Cette situation est particulièrement ridicule et fragilisante économiquement. De plus, à une échelle plus binaire, les échanges économiques Bordeaux-Toulouse rendrait une force conséquente au grand sud-ouest que d'aucun s'amusent à séparer depuis des siècles .. En chercher la raison peut être intéressant à mon sens.. Bref je pense que les communications viables, sociales et résistantes aux crises comme le train à grande vitesse ne peuvent que renforcer la capacité économique et politique de la bicéphale réunion de Toulouse et Bordeaux
249	Envoyé le 28102014 Nom : ROUSSEL Prénom : Luc Département de résidence : 31 Commune de résidence : Saint-Orens Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Il est urgent de favoriser les déplacements non polluent.
250	Envoyé le 28/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31000 AVIS : plus rapide pour se rendre à Paris
251	Envoyé le 28102014 Nom : HUGOUNET Prénom : céline Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : je suis à 1000% pour l'arrivée du TGV en gare Matabiau, tout d'abord car je suis propriétaire du Grand Hôtel d'Orléans face à la gare Matabiau de toulouse, nous sommes un quartier en plein centre complètement délaissé, pas un boucher, pas un pressing, pas un bureau de presse, pas un magasin "à la mode", pas un fleuriste ..... et j'en passe !! l'arrivée du TGV va faire du bien en premier à notre quartier. ensuite je vous parle en temps que Toulousaine, Toulouse est une ville magnifique, attractive et il est aujourd'hui inadmissible d'être la ville la plus éloignée de Paris en temps,

	Le TGV est une obligation pour la santé économique de notre région !!!!
252	Envoyé le 28/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : France entière AVIS : Bonjour, scandaleux et arriéré de croire que les LGV provoque une croissance et une émulation de l'emploi ; les autoroutes ont tuées les petites villes de France. vous jouez avec nos impôts très au-dessus de nos moyens. surtout en période ou vous nous dites qu'il n'y a pas d'argent pour payer les salaires, le travail. c'est irrespectueux. arrêtez de nous prendre pour des idiots. on ne peut déjà plus payer les billets du corail, alors ceux de la LGV, vous êtes très loin de la réalité.
253	Envoyé le 28102014 Nom : Favin Lévêque Prénom : Jacques Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bernos-Beaulac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Je ne conteste pas l'utilité publique du projet, notamment son intéret dans un cadre européen, même si l'argument de desserte de Toulouse me semble relever de considérations de politique régionale, sans réel fondement, compte tenu de la mise en service de la LGV Tours Bordeaux qui mettra Toulouse à 3h15 de Paris. En revanche je conteste profondément la façon dont le tracé a été défini , notamment les luttes d'influence entre élus locaux pour repousser le tracé en dehors de leur circonscription. Dans cette lutte ce sont les moins puissants qui font les frais et c'est notamment le cas de Bernos-Beaulac qui se trouve encagé par l'A 65 et par le"triangle "de la LGV. Ce dernier a été repoussé jusqu'aux abords sud de Bernos-Beaulac, les remblais et ouvrages d'art de ce triangle ferroviaire vont bouleverser les abords sud de l'agglomération. Outre les contraintes de chantier qui vont pendant plusieurs années pénaliser la vie des résidents, ce sont l'em prise et la hauteur des ouvrages d'art qui vont totalement bouleverser cette zône périurbaine. Le souci écologique et environnemental doit prendre en compte les nuisances pour les hommes et les faire passer avant des considérations relatives à la sauvegarde de la flore et de la faune. Aussi je pose 2 questions en espérant que les pouvoirs publics auront à coeur de les prendre en considération: 1/ n'est-il pas réellement possible, n'en déplaise à certains, de déplacer le fameux triangle ferroviaire ne serait-ce que de 500 m à 1 km vers le sud, de façon à éloigner les remblais et ouvrages d'art de la lisière sud de Bernos-Beaulac? 2/ N'est -il pas possible se baisser la hauteur des ouvrages d'art enjambant le Ciron et les voies routières , notamment en abaissant la cote du profil en long de la LIGV, là encore ne serait-ce que

	d'un à deux mètres? En acceptant de telles modifications, à vrai dire mineures au regard de l'ensemble du projet, vous soulageriez déjà un peu toutes les nuisances qui convergent sur les pauvres Beaulacais. Général(2s) Jacques Favin Lévêque Ingénieur civil des Ponts et Chaussées 26 grand route 33430 - Bernos-Beaulac et 8 ter avenue Fourcault de Pavant 78000- Versailles
254	Envoyé le 28102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Bonjour, Je très suis favorable à la ligne de TGV. Il est selon moi aberrant que Toulouse ne soit toujours pas mieux reliée à Paris par le réseau ferroviaire ! C'est un vrai enjeu pour notre territoire : touristique, économique. Cordialement.
255	Envoyé le 28102014 Nom : Durand Prénom : Romain Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : La LGV est indispensable pour désenclaver la ville de Toulouse, je n'y vois que des points positifs.
256	Envoyé le 28/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE Oui au TGV Toulouse-Bordeaux
257	Envoyé le 28102014 Nom : GAUTHIER Prénom : CHANTAL Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Trés favorable au projet de LGV Toulouse-Bordeaux-Paris, le plus rapidement possible

258	Envoyé le 28102014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : OUI AU TGV A TOULOUSE !
259	Envoyé le 28102014 Nom : Moulin Prénom : Jérôme Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse, Haute-Garonne AVIS : Vite, le TGV à Toulouse cela presse
260	Envoyé le 28/10/2014 Nom : LARRUE Prénom : Dominique Département de résidence : 33 Commune de résidence : Castres Gironde Lieu concerné par vos observations (commune, département) : le projet Bordeaux-Saint Médard d'Eyran AVIS : Bonjour Inutile économiquement (rapport de la cours de compte octobre 2014, déclaration de Monsieur Gilles Savary rapporteur de la loi sur les transports ferrovière de 2014, rapports Bianco, Auxiette,... articles, émission de TV, ...) Pour l'environnement nuisible sur la nature et les hommes cela redécoupe des espaces de liaisons naturelles, fragmente et augmente le bruit,... Pas de recettes dans le projet car comme l'A65 nous savons dès le départ que c'est ruineux. Un tracé projeté sous des influences inadmissibles(landes, Saint Selve,... Une enquête publique pour 8 pour cent des voyageurs de la sncf qu'est ce que cela veut dire c'est comme un barrage pour 30 agriculteurs. quelle est l'utilité publique? Je reste à votre entière disposition, très cordialement. Dominique LARRUE
261	Envoyé le 28/10/2014 Nom : JACQUET Prénom : Dominique Département de résidence : 82 Commune de résidence : SAINT-LOUP Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse. Je soussignée JACQUET Dominique, domiciliée à Lieu-dit "A Solore" 82340 SAINT-LOUP. affirme mon opposition à cette future ligne LGV

	Bordeaux-Toulouse. A l'heure actuelle, est-il sensé de continuer à miser sur les LGV ? Les différentes études et la Cours des Comptes disent "NON". C'est dépassé et ça coûte cher, trop cher !!! Toutes les lignes LGV sont en dessous du seuil de rentabilité mais ça ne fait rien ! On continue !!! De qui se moquent-on ? Des citoyens, sans aucun doute puisqu'ils seront les payeurs. A la ligne Tours-Bordeaux, il manque encore 500 millions d'euros. Celle de Bordeaux-Toulouse coûtera (pour le moment) presque 10 milliards d'euros qui ne sont pas encore, à l'heure actuelle, trouvés. Financement pas encore trouvé mais on avance déjà des dates de mise en service et de commencement de travaux. Est-ce normal ? Il n'est aucun doute que ce train, pas plus que ceux déjà mis en service, ne sera rentable. Seuls, quelques élus à l'EGO surdimensionné le veulent à tout prix. Oui, à tout prix : un endettement des collectivités locales sur 50 ans. "Celui qui n'a pas sa ligne LGV pendant son mandat, a raté son mandat" ... Je suis malade lorsque j'entends ce genre de phrase. Donc, si c'est pour contenter juste quelques élus et faire le malheur de ce qui seront impactés par cette nouvelle ligne, je dis : NON !
262	Envoyé le 28 octobre 2014 Nom : Delasalle Prénom : Béatrice Département de résidence : 36 Commune de résidence : St-Benoit du sailt Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 36 AVIS : Je suis absolument contre cette LGV! DE Même que toutes les autres, d'ailleurs. Pouvez-vous me dire à quoi ça sert? En tous cas pas les intérêts des habitants qui vont être expropriés par les prédateurs du monde de la finance! A l'heure où les préoccupations écologiques devraient être la priorité absolue, je trouve indécent de favoriser tous ces grands travaux inutiles, tel que ceux-ci, que NDDL, le barrage de Sievens... j'en oublie sûrement!!! Alors s'il vous plait, il est encore temps de stopper cette course inacceptable, pour, encore une fois, favoriser ce monde exécrable de LA FINANCE!!!! Merci.
263	Envoyé le 28/10/2014 Nom : JACQUET Prénom : Dominique Département de résidence : 82 Commune de résidence : SAINT-LOUP Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse. Je soussignée JACQUET Dominique, domiciliée à Lieu-dit "A Solore" 82340 SAINT-LOUP. affirme mon opposition à cette future ligne LGV Bordeaux-Toulouse.

	Les LGV sont faites pour aller d'un point à un autre le plus vite possible. Pourquoi alors, tenter de relier Paris-Toulouse par Bordeaux (830 km) alors qu'il existe une ligne directe Paris- Limoges-Toulouse (ligne POLT de 680 km) ? C'est un non sens. Et qu'advient-il des TER ? On les supprime ? Et comment feront ceux pour qui c'est la seule façon de se rendre à leur travail ? Un train journalier est tout de même plus proche et plus utile à la population. Rappelons que moins de 2% de la population circule en TGV. Donc, faire une LGV pour qui ? Pour le peuple ou juste pour certains privilégiés ?
264	Envoyé le 28102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse haute garonne AVIS : Je suis tout à fait favorable au développement de cette ligne pour relier Toulouse au reste du réseau TGV, aux vues de l'activité de notre agglomération et de sa position stratégique dans le commerce et le tourisme européen.
265	Envoyé le 28102014 Nom : Broué Prénom : patrice Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : lieu dit "lubat à Feugarolles AVIS : Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant les voies existantes pour une investissement 4 fois moins cher, pour peu de temps gagné sur les trajets Paris /Toulouse. La construction de la nouvelle ligne Bordeaux /Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général: les TGV ne concernent que 8% des voyageurs. Les nombreux rapports montrent la non rentabilité du projet et l'incapacité à dynamiser économiquement les régions. A l'heure de la crise , il y a d'autres priorités publiques qu'une LGV. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.

266	Envoyé le 28/10/2014 Nom : MAUGER Prénom : FREDERIC Département de résidence : 31 Commune de résidence : Cambernard Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : 100% FAVORABLE A LA LIGNE
267	Envoyé le 29102014 Nom : de RAFFIN Prénom : Gilles Département de résidence : 31 Commune de résidence : Balma Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Je suis gérant d'une PME industrielle travaillant majoritairement pour l'aéronautique, mais aussi pour l'industrie de l'énergie. La construction de lignes ferroviaires, autoroutes, et même des hôpitaux créent des nuisances provisoires ou définitives pour certains riverains, qu'il convient de réduire au maximum. Néanmoins l'intérêt collectif doit primer dans les décisions à prendre. L'arrivée d'une LGV à Toulouse est indispensable. L'aéronautique se porte bien et la diversification des entreprises de la région n'est pas leur priorité aujourd'hui. Elle est toutefois à terme essentielle. L'entreprise que je gère est déjà diversifiée sectoriellement, mais nous restons très portés sur la région du fait de l'enclavement de Toulouse. Un ligne LGV pour se rendre à Paris est une alternative à l'avion qui offre des avantages réels (dans un train on travaille). Elle s'intégrera aussi dans un maillage des territoires sud-ouest / sud-est / Espagne également indispensable au maintien de la région parmi les grandes régions industrielles européennes. Cette ligne doit être faite et la décision prise très rapidement.
268	Envoyé le 29102014 Nom : de Laforcade Prénom : Bernard Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Il est urgent de raccourcir les distances entre les métropoles et Paris
269	Envoyé le 29102014 Nom : Pichon Prénom : Marianick Département de résidence : 32 Commune de résidence : Auch Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne et Gers AVIS : 1/ LA LGV est un projet très coûteux : un coût de réalisation estimé à plus de neuf milliards d'euros, tout en sachant que les autres chantiers LGV ont dépassé à chaque fois le budget prévu.

	L'argument avancé de l'emploi est erroné puisque les groupes de BTP auxquels le chantier est confié ont déjà leurs propres employés et n'en embaucheront pas d'autres. 2/ La LGV est un projet inutile : Nous disposons déjà de lignes pour faire Bordeaux-Toulouse ou Bordeaux-Dax en un temps raisonnable. Si réflexion il devait y avoir, ce serait plutôt sur le rapport prix/temps pour l'usager que sur l'accélération, sans cesse. Ce n'est pas la diminution du temps de trajet qui poussera les gens à employer les transports en commun mais celle du prix, ce qui n'arrivera jamais s'il faut rembourser ce chantier ruineux. Et que dire de la ligne Bordeaux-Auch, construite et jamais utilisée, forçant les Auscitains, les Néracais etc. à prendre un car jusqu'à Agen ? Le Gers est un département sinistré en termes de transports (liaisons autouroute et ferroviaire quasi-inexistante). Avant d'améliorer d'une poignée de personnes souhaitant gagner 15mn sur un trajet, soucions-nous de réduire les inégalités face à la liberté de déplacement. Enfin, on peut ajouter que la perte de temps est plus souvent liée à des retards dûs à des incide nts qu'à la lenteur du train lui-même. Consacrer ne serait-ce qu'une part de l'énorme budget LGV à l'entretien et la rénovation des lignes existantes paraît plus judicieux. 3/ La LGV est un projet dévastateur : destruction des espaces agricoles et sylvicoles, expropriations et dévalorisation du patrimoine immobilier, nécessité de construire des lignes à haute tension pour gérer la demande accrue en électricité, destruction des zones Natura 2000... Est-il besoin d'en dire plus ? Ce projet n'est donc en aucun cas "d'utilité publique" : il est utile à ceux qui ont emporté le marché public pour construire quelque chose d'inutile et très cher, mais qui leur rapporterait beaucoup, et à une minorité de personnes absolument pas soucieuses d'un environnement qui ne les concerne pas puisqu'ils ne seront que de passage...à grande vitesse.
270	Envoyé le 29102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : FLOURENS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : FLOURENS AVIS : Le projet permettra d'assurer et de péreniser des relations économiques entre Toulouse et Bordeaux. L'emploi et les retombées économiques liées au chantier non négligeables sont également à prendre en compte
271	Envoyé le 29102014 Nom : HUGOUNET Prénom : BRIGITTE Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOUOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Commerçante de la rue Bayard à Toulouse, ma "seule" remarque concerne l'arrivée de la LGV en gare Matabiau. Les quartiers gare de France, on le sait, sont populaires, mais le

	notre est particulièrement mal fréquenté. Trafic de drogues sur les trottoirs à la vue de tous, toxicomanes qui se piquent devant les enfants, bagarres à la fermeture des établissements... Je veux que ce TGV arrive en gare Matabiau pour "aseptiser" le quartier, le dynamiser, faire REvenir les toulousains dans cette rue, venir boire un café, se balader les dimanches. Je voudrais que des commerces de proximités ouvrent, et non pas que des kebabs et des boutiques musulmanes... En effet, pas un fleuriste, pas un boucher, pas une boutique de vêtements, chaussures etc... Cette gare est déjà une force pour mon établissement (clientèle d'affaire), et le TGV ne sera que la consécration pour notre ville. Merci de nous donner la possibilité de nous exprimer. Brigitte Hugounet
272	Envoyé le 29/10/2014 Nom : BIDAN Prénom : MATTHIEU Département de résidence : 31 Commune de résidence : GRATENTOUR Lieu concerné par vos observations (commune, département) : GRATENTOUR 31150 AVIS : Chef d'entreprise dans le secteur, je suis bien évidament pour une voie LGV qui passera non loin de mon entreprise. En espérant que ce nouveau mode de transport nous amène emploi et chiffre d'affaires, je réitère mon envie de voir ce projet voir le jour. Cordialement, Mr Bidan
273	Envoyé le 29102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : Villeneuve sur Lot Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne, Aquitaine AVIS : La modernisation de la ligne Paris-Bordeaux-Toulouse-Espagne pour accueillir le TGV devient de plus en plus insensé, à partir du moment où les méthodes de concertations auprès des parties prenantes ont un caractère douteux. Mon propos gravite autour des incohérences d'un projet d'intérêt général, qui camoufle des inégalités dans la prise en compte des avis de la population. En effet, seules des consultations publiques auprès de la société civile sont permises. Pour un projet de cette ampleur, il devient regrettable que les citoyens n'aient pas leur mots à dire avant le début des travaux. Pour certains, l'impact de la ligne LGV permettrait de désenclaver

	la région des centres économiques. Pour qui cela est-il profitable mis à part les cols blancs, des « hommes pressés » pourfendeurs d'une économie centralisée, basé à Paris? La décentralisation ne permet-il pas de redistribuer les pouvoirs de décisions à des acteurs des territoires français dont les contours régionaux sont polymorphes, multiculturels et surtout de plus en plus autonomes politiquement. Pour d'autres, les arguments en faveur d'une ouverture du débat se concentre autour du cout économique, sociale et environnementale de cette innovation. Ce cout est inégalement répercuté sur le territoire. Il serait tentant de comparer les projets de LGV avec l'implantation des EnR et notamment les éoliennes. Or, la connaissance du cout réel d'infrastructure parait plus incertain pour un projet titanesque « non renouvelable » qui s'autofinance majoritairement par la participation des voyageurs et du contribuables (impôts locaux). Par ailleurs, Moderniser le réseau vise essentiellement les actifs ultra-mobiles. Mais quel légitimité à cette course à la vitesse dans les trajets quotidiens? Des chercheurs des années 50 ont démontré que depuis dizaines d'années, le nombre de kilomètres parcourus dans le cadre de la vie quotidienne augmente à budget-temps constant. Une heure pour les villes moyennes, un peu moins dans les petites villes en région rurales,et un peu plus dans les grandes agglomérations. Ce phénomènes est nommé « la conjoncture de Zahavi » . La vitesse de transport n'est pas utilisé pour réduire les temps de déplacement, mais pour en accroitre la portée spatiale . Pourquoi réaliser des infrastructures qui permettrait d'habiter plus loin de son lieu de travail alors que la tendance lié à la transition energetique est à l'inverse des longues distance travail / domicile afin de réduire l'impact carbone des déplacements? Ces investissements concerneraient encore une fois une frange réduite de la population. S'ajoute à cela la desctruction de milieux naturels et l'augmentation de la fragmentation des habitats, dans un contexte de crise écologique. Alors qu'on se bat aujourd'hui pour sauvegarder la biodiversité, notamment en mettant en place des grands projets à l'échelle nationale tel que "la trame verte et bleue", on n'a aucune culpabilité à contruire des nouvelles barrières aux déplacements des populations animales, Et en détruisant le nature pour se developper toujours plus, au profit de quelques grandes entreprises, nous coupons la branche sur laquelle nous sommes assis.... En somme, ces questionnement nous invite à interroger la notion de « progrès » . Le progrès technologique constitue-t'il un progrès social? Une étude d'acceptabilité en amont doit être réalisé en réponse à la grogne des différents parties. C'est la seule manière de s'approprier le projet dans sa globalité.
274	Envoyé le 29102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Bonjour, j'ai bientôt 44 ans et je pense entendre parler de la ligne depuis

	au moins 15 années si bien que si les choses avaient pu avancer dans le sens de nos intérêts, nous ne mettrions plus 7 heures en voiture pour nous rendre à Paris, ni 5 heures en TGV et encore moins obligés de subir le dictat tarifaire des compagnie aériennes vous imposant plus de 550 € pour un aller retour sur Paris en semaine, sans compter les 4 heures que vous prennent dans l'absolu le fait de prendre l'avion... Je vois de plus en plus de personnes venir s'installer dans nos régions; des actifs, des familles, des retraités qui amènent de la richesse et confirment l'attractivité de nos régions et en parallèle, nous restons enclavés et sans leviers rapides et efficaces pour proposer à nos concitoyens, nos entreprises, nos employés, nos clients nationaux et internationaux, les moyens de se déplacer rapidement et facilement dans des axes transversaux et verticaux...comment développer l'emploi, gagner des marchés, rassurer des clients étrangers sur nos capacités à assurer un taux de service optimal alors que nous refusons de nous doter de l'essentiel: La facilité de déplacement et le désenclavement. Nous sommes la dernière ville sans un vrai service TGV, alors que nous accueillons depuis 40 ans AIRBUS dans notre ville. Devons nous faire le choix de laisser le trafic routier s'amplifier sur les axes et laisser décroître l'attractivité de notre région pour s'éviter quelques froissements de susceptibilité? Devons nous tous partir à Paris, licencier nos employés et relocaliser nos entreprises pour être en mesure d'assurer à nos partenaires, une proximité que nous pourrions avoir avec l'effectivité de cette ligne. Si ce projet est bloqué et ne voit jamais le jour, il sera définitivement prouvé que la meilleure décision est souvent celle que nous ne prenons jamais... Oui à la ligne LGV!!!! avançons car lorsque nous ne le faisons plus, c'est à ce moment là que nous reculons. LA LIGNE LGV...C'est maintenant!
275	Envoyé le 29-10-14 Nom: - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : POUR !! Il est temps que Toulouse se décloisonne. A un moment où l'on clame, à juste titre, la nécessité de réduire l'usage de l'automobile, la LGV apparaît comme LE moyen le plus concret d'y parvenir... Progressons.
276	Envoyé le 29102014 Nom : GALAND Prénom : Pierre Département de résidence : 47 Commune de résidence : VIANNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot-et-Garonne - Vianne -Feugarolle -Agen AVIS : La non necessité d'une ligne TGV à "Grande vitesse" par rapport à l'existant: - à l'heure d'internet et donc d'une diffusion très rapide des

	informations, un tel investissement n'est ni acceptable ni rentable. Seuls les produits fortement périssables demanderaient un acheminement extrêmement rapide: or ces derniers n'empruntent pas le TGV et ils disposent à ce jour de moyens de transport qui satisfont pleinement. - quant aux utilisateurs des lignes TGV le gain de temps s'avèrerait minime et n'apporterait aucun avantage: les "hommes d'affaires" utilisent d'autres moyens de transport ou s'accomodent parfaitement de l'existant. - à combien s'élève le nombre d'usagers qui empruntent en moyenne quotidienne le TGV actuel en gare d'Agen ou à destination d'Agen ? Il est peu élevé ! Alors pourquoi ne pas donner un "coup de pouce" à la ligne aérienne "Agen-Paris" (Aller et Retour) pour les plus "pressés" en faisant payer à chaque usager le même tarif que celui qu'il payerait en prennant le TGV actuel et en payant la différence à la compagnie aérienne titulaire du trajet "Agen-Paris" ? - enfin il est scandaleux et infiniment regrettable de "saccager" ainsi des hectares de riches terres agricoles au détriment des cultures dont les hommes auront besoin dans un bref avenir. C'est criminel ! Pour ces raisons évidentes je suis contre la mise en oeuvre d'un tel projet.
277	Envoyé le 29/10/2014 Nom : JACQUET Prénom : Dominique Département de résidence : 82 Commune de résidence : SAINT-LOUP Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse. Je soussignée JACQUET Dominique, domiciliée à Lieu-dit "A Solore" 82340 SAINT-LOUP. affirme mon opposition à cette future ligne LGV Bordeaux-Toulouse. La SNCF est en ce moment, en train de réfléchir, à comment se sortir du marasme économique créé par les Lignes LGV. Augmenter le prix des billets ? Mais qui prendra le train s'il est trop cher ? Les riches ! Et encore ... Les LGV ne seraient-elles construites que pour les nantis ? Les gens pressés prendront de toute façon l'avion, comme le fait par ailleurs notre Président de Région. Il arrive un moment ou il faut être raisonnable. Nous ne pouvons plus nous permettre des dépenses faramineuses qui ne profitent qu'à une partie de la population. Ne serait-il pas judicieux d'affecter cet énorme budget (pas encore trouvé) à construire des crèches, des maisons de retraite ou des lycées, toutes ces structures qui seraient plus utiles au plus grand nombre de français ?

278	Envoyé 29/10/2014 Nom : Bonnin Prénom : Didier Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Je souligne en temps que professionnel du conseil et représentant des sociétés de conseil en Midi Pyrénées (vice-président de l'intersyndicale du conseil en MP IdéeMIP et vice-président chargé du conseil de CINOV Midi Pyrénées), l'importance stratégique pour le développement des sociétés de conseil, numérique et ingénierie de l'ouverture le plus rapidement possible d'un accès à Paris en moins de 4 h. La liaison par avion est bien trop onéreuse et coûteuse en temps et en énergie tout en étant désastreuse en terme de bilan carbone. Il est donc prioritaire pour que les sociétés du numérique, du conseil et de l'ingénierie puissent se développer sur les marchés de l'île de France qu'une liaison ferroviaire puisse nous amener à être en moins de 4h au centre de Paris : la LGV Toulouse Paris par Bordeaux est la solution à promouvoir et faire aboutir.
279	Envoyé le 29/10/2014 Nom : HUGOUNET Prénom : COLETTE Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Nous attendons avec impatience l'arrivée du TGV en gare MATABIAU. Dans un premier temps on nous avait parlé de 2012 !!! Nous ne voyons dans ce projet que des avantages , enfin TOULOUSE pourra espérer le développement qu'elle mérite , reliée aux autres grandes metropôles européennes. Merci de mettre tout en oeuvre pour que ce projet aboutisse.
280	Envoyé le 29 octobre 2014 Nom : Lina Prénom : Peyrusson Hofmann Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bernos Beaulac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : mes observations concernent tout le projet AVIS : Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. Ainsi, avec l'argent économisé nous pourrions construire des crèches, des maisons de retraite et améliorer mon collège. Je suis donc opposée à la construction des lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Salutations
281	Envoyé le 29/10/2014 Nom : volckaert Prénom : Gwendolina Département de résidence : 47

	Commune de résidence : feugarolles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : feugarolles AVIS : Je suis contre la construction de LGV, projet trop coûteux, sans plan de financement, pas rentable, qui ne rapportera rien à la population locale, sauf des nuisances sur tous les domaines. Cette construction détruira notre belle nature, détruira authenticité de notre région, notre patrimoine batti. Je me demande comment on peut politiquement être aussi aveugle pour donner un avis favorable à un projet aussi nuisible. L'orgueil peut-être? En tous cas, pour gagner 15 minutes, pour moi, le projet ne vaut pas le coût. Si encore on envisageait d'améliorer les lignes existantes, au vrai profit de la population locale. Le LGV est un projet inutile, dévastateur et ruineux.
282	Envoyé le 29102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : ESCALQUENS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ESCALQUENS AVIS : Oui pour une ligne à grande vitesse. Toulouse, ville très importante et dynamique ne peut se passer de ce moyen de transport.
283	Envoyé le 29102914 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 24 Commune de résidence : Les Eyzies de Tayac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tout le projet AVIS : Je suis opposée à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax car : ces 2 projets ne me semblent pas d'intérêt général et leur construction provoqueraient des nuisances qui impacteraient la collectivité aux alentours et plus généralement, le cadre de vie des habitant-e-s, des espèces animales vivant auprès des rails. Par ailleurs, le coût de ces constructions est énorme - bien plus conséquents que ce que les contribuables et les collectivités territoriales peuvent actuellement apporter. Ces projets ne sont pas rentables sur le moyen-long terme et ne participeraient pas à créer des emplois stables. Enfin, les voies existantes ont besoin de maintenance et d'amélioration ce qui engendrerait des coûts et un impact bien moindres sur l'environnement, la faune, la flore, les habitant-e-s. La destruction des bois, champs et terres environnantes est réellement un soucis : il existe un réel manque de respect des espaces protégés.
284	Envoyé le 29102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse

	Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : La LGV sera une bonne chose pour l'emploi entre région Aquitaine et Midi Pyrénées. Il permettra de rapprocher les populations du sud à la capitale, trés bon moyen de diversifier la culture.
285	Envoyé le 29102014 Nom : MOUBECHE Prénom : ANNE Département de résidence : 40 Commune de résidence : GELOUX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Arrêtez la gabegie! Je suis opposée à ces nouvelles lignes pour plusieurs raisons. 1ère: Vos statistiques reconnaissent que la majorité de vos usagers-clients utilise les dessertes locales et régionales. La demande en transports de proximité est forte, Par exemple, dans mon secteur, la gare la plus proche (St Martin d'Oney) a vu ses arrêts réduits à la portion congrue. La voiture devient obligatoire! Lors des réunions pour la programmation des LGV, votre représentant a laissé entendre dans les discussions, d'une façon à peine voilée, que les lignes secondaires impactées par la nouvelle LGV Bordeaux-Espagne seraient appelées à être soit fermées, soit financées par la région. Tout un programme!. 2ème: SNCF, RFF sont endettés voire surendettés et ne peuvent plus le cacher. Payer les travaux avec quoi? Un PPP? Les déficits s'accumulent. Les scandales qui éclatent avec les autres projets pharaoniques nous rassurent (humour grinçant) Ici, nous avons l'exemple de l'A65. 3ème: L'Espagne a fermé des lignes LGV sans voyageurs, Remise en cause des rendements TGV. La grande vitesse? Quel intérêt pour notre pays pas si étendu que cela. Gagner quelques minutes en partant de Mont de Marsan que l'on perdra, largement d'ailleurs, pour se rendre à la gare des Lapins sise15 km plus loin? Quel impact environnemental quand on apprend qu'une LGV en vitesse de croisière est aussi polluante qu'un vol aérien? 4ème: On n'arrête pas de nous bassiner avec la dette, retour à l'équilibre et autres et on poursuit sur la même lancée? Non, je suis vraiment opposée à ce gaspillage. Par contre il est urgent de relancer et de RENOVER le réseau existant et PAS DE CAR-VOYAGEURS ni du TOUT CAMIONS! Un peu de courage et d'honnêteté!
286	Envoyé le 29102014 Nom : aguila-multner Prénom : nathalie Département de résidence : 33 Commune de résidence : lagorce Lieu concerné par vos observations (commune, département) : toutes les communes concernées par cette LGV, notamment Pindères 47 AVIS : Je suis CONTRE ce projet inutile, dispendieux et qui va une fois encore détruire des terres et de la biodiversité , couper des territoires ...J'habite non loin de la nouvelle ligne LGV bordeaux-

	Tours et ne peut que constater les dégâts ...
287	Envoyé le 30102014 Nom : pedespan Prénom : jean-pierre Département de résidence : 40 Commune de résidence : saint paul les dax Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 47 AVIS : Je suis tout à fait défavorable à ce projet de LGV dit GPSO pour les raisons exposées ci dessous. Considérons ce que la LGV va apporter aux populations dans leur vie quotidienne. On peut pour ce faire analyser 4 paramètres fondamentaux : -Le temps de trajet, -La qualité de desserte, -Le prix du billet, -La saturation. Pour ce qui est du temps de trajet, sur Bordeaux-Mont de Marsan, Bordeaux-Dax et Bordeaux-Bayonne , le TGV/LGV ne fait rien gagner par rapport à la ligne existante modernisée !! En effet, la LGV est plus longue de prés de 70 km que la ligne existante entre Bordeaux et Dax. D'autre part, la gare LGV de Mont de Marsan est située à 15 km du centre ville et le transfert par navette ferroviaire prend 20 minutes au mieux. Pour Bordeaux-Bayonne, il faut savoir que au sud de Dax, la ligne est mixte et que la vitesse maximum des trains est de 220Km/h et non 320, et que pour desservir Bayonne, les trains quittent la LGV à Bennesse-Maremne et ne retrouvent la LGV qu'au sud de Bayonne!! La qualité de desserte est liée aux arrêts marqués par le TGV/LGV dans les différentes villes de son tracé. Or, la distance de pertinence pour un TGV/LGV est comprise entre 400 et 800 km car ce moyen de transport est conçu pour relier les grandes métropoles.Si on applique cette règle, un TGV/LGV au départ de Bordeaux ne s'arrêterait plus avant la frontière Espagnole !!!! Il faut être conscient du fait que quand RFF annonce Paris-Bordeaux en 2h05 cela veut dire qu'il n'y a aucun arrêt entre ces deux villes!!.....Quand RFF annonce3h10 entre Paris et Toulouse il n'y a aucun arrêt entre ces deux villes!! On ne dessert ni Vendôme, ni Tours, ni Châtellerault, ni le Futuroscope, ni Poitiers, ni Angoulême, ni Bordeaux, ni Agen, ni Montauban !! Le problème est que pour aller vite, le TGV ne doit pas s'arrêter, mais que pour avoir des clients il doit desservir le plus de villes possible.!!! Concernant les prix des billets, de fortes augmentations sont à prévoir pour rentabiliser de telles infrastructures. En effet, dans son rapport d'octobre 2014, la Cour des Comptes nous dit, page 109, que pour couvrir le coût des infrastructures, le prix du billet devrait être environ le double de celui d'aujourd'hui.....c'est tout dire!!!!! Concernant la saturation du réseau, il a été établi que la ligne Bordeaux-Espagne est utilisée au quart de ses capacités, que sa capacité maximale est de 264 trains par jour deux sens confondus, ce qui es beaucoup plus que la capacité maximale du Y Basque auquel elle est connectée!!!!! De plus, lors de la réunion de L'Observatoire des Trafics

	Transpyrénéens du 26 juin 2014 les institutionnels ont présenté un document qui faisait état, toutes activités confondues qu'entre 2006et 2012 le trafic avait diminué de 10,4% en gare d'Hendaye, 6,3% en gare de Bayonne et 23,3% en gare de Dax !! Donc la saturation n'est pas en vue à horizon prévisible!!!!! Le GPSO apparait donc comme un projet inutile, ruineux et imposé pour des raisons autres que ferroviaires!!
288	Envoyé le 30 10 2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : cauvignac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : tout le projet AVIS : projet inutile et imposé, ne prenant pas en compte l'avis du public, décidé au mépris de l'environnement et de ses habitants, alors quedes solutions plus économiques et écologiques existaient. JE M 'OPPOSE FERMEMENT AU PROJET LGV TOULOUSE- BORDEAUX ET AU PROJET DE LGV TOULOUSE- DAX.
289	Envoyé le 30/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : saint-yaguen Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 AVIS : l'inutilité du projet dans une région à préserver écologiquement.
290	Envoyé le 30102014 Nom : GARCIA Prénom : Carole Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS Chef d'entreprise, je suis favorable à l'arrivée du TGV à Toulouse, facteur évident de développement économique pour notre ville et notre région. Carole Garcia Présidente Graine de pastel
291	Envoyé le 30/10/2014 Nom : JACQUET Prénom : Dominique Département de résidence : 82 Commune de résidence : SAINT-LOUP Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ligne Bordeaux-Toulouse AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique sur la

	LGV Bordeaux-Toulouse. Je soussignée JACQUET Dominique, domiciliée à Lieu-dit "A Solore" 82340 SAINT-LOUP. affirme mon opposition à cette future ligne LGV Bordeaux-Toulouse. Ecologiquement et humainement parlant, cette ligne est un désastre à venir. Cette future ligne n'épargne rien : ni les zones humides ni les espaces protégés. Elle coupera indéniablement des nappes phréatiques et de nombreuses sources. Elle stérilise des terres de cultures et des espaces boisés. Mais qui s'en soucie ? Cette future ligne, ce sont des maisons rasées et des exploitations anéanties, des milliers d'hectares de terres agricoles qui vont disparaître. Les maisons non impactées, par les nuisances occasionnées, vont perdre la moitié de leur valeur. Mais qui s'en soucie ? Cette ligne dont on s'apercevra, après travaux, comme pour toutes les autres lignes LGV en fonctionnement, qu'elle n'a été construite que sur des mensonges et des chiffres faussés. Mais qui s'en soucie ? Cette ligne qui fait le malheur des français directement impactés et qui ne seront que peu indemnisés pour la perte de leur(s) biens(s). Mais qui s'en soucie ? Reprendre des maisons au prix du marché et ne prendre en charge que les frais notariés et les frais de déménagement, n'est-ce pas une honte ? Il est vrai que GPSO ne nous reconnait pas le droit de nous plaindre, nous ne sommes pas des victimes ! Et pourtant, nous n'avons rien demandé, c'est notre vie qu'on nous prend, notre toit, notre foyer, notre entourage dont on nous éloigne. Mais de cela aussi, qui s'en soucie ? Alors oui, je revendique le droit à être une victime du rail, une victime de la folie des grandeurs de nos élus, une victime des grands lobbies et une victime de l'irresponsabilité de nos gouvernants et pour cela, encore une fois, je réaffirme mon opposition à cette nouvelle ligne LGV Bordeaux-Toulouse.
292	Envoyé le 30102014 Nom : CORMIER Prénom : Valérie Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : La politique des transports est intimement liée à question de la transition énergétique pour laquelle la France et l'Europe ont pris récemment des engagements nécessaires et ambitieux pour le bien des générations futures. En effet, pour réduire de 40% les d'émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2030 sans restreindre les échanges qui demeurent au coeur de l'activité économique, la desserte de la France en TGV sera un atout majeur, car elle incite au report modal de la route et de l'aérien vers le rail, mode plus doux pour l'environnement, grâce aux réductions importantes des temps de parcours permis par la très

	grande vitesse sur lignes nouvelles. Toulouse, comme Bordeaux dont la démographie est en pleine croissance et qui accueilleront 60 000 habitants de plus par an, pendant les 30 ans qui viennent, misent fortement sur les transports collectifs urbains et régionaux et la LGV Bordeaux-Toulouse doit venir rapidement compléter cette politique. Les dessertes aériennes devront, elle se tourner plus vers l'international, également pour des raisons énergétiques et environnementales. De plus, l'attractivité et l'accessibilité de Toulouse pourraient être gravement ralenties si elle devenait la seule métropole française sans grande vitesse ferroviaire ... à deux pas de l'Espagne également leader dans ce domaine. Ce serait une forme de marginalisation très préjudiciable pour attirer des activités nouvelles et des touristes. Les métropoles étant toutes en concurrence, il deviendrait difficile de "vendre" Toulouse. A l'inverse la LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, puis plus tard Montpellier-Perpignan, ne feront que renforcer l'écosystème des métropoles du Sud-Ouest européen en permettant des échanges grandement facilités entre elles et la France et l'Espagne, partenaires économiques et touristiques de premier plan. Pourvoyeuse d'emploi pour nos régions avec un chantier exceptionnel, puis équipement structurant au service des échanges de biens et de personnes, la LGV Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax et les aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse doit être réalisée dans les meilleurs délais et pour cela le tour de table financier doit être bouclé très rapidement.
293	Envoyé le 30/10/2014 Nom : cazenave Prénom : christel Département de résidence : 47 Commune de résidence : brax Lieu concerné par vos observations (commune, département) : brax AVIS : Concernant son financement, le coût des travaux de la ligne LGV Bordeaux-Toulouse reste très approximatif et très élevé. Compte tenu de la conjoncture économique actuelle, il paraît plus que nécessaire de ne pas grever davantage les finances publiques. On peut s'interroger sur la pertinence de ce projet. En effet, dans un monde où tout doit aller plus vite, on va investir des milliards pour 15 mn de temps de trajet en moins entre Bordeaux et Toulouse?? Repensons les priorités et les besoins : l'alternative serait de moderniser et sécuriser les lignes existantes. Ainsi, nous préserverons nos terres agricoles, nos bois.
294	Envoyé le 30102014 Nom : schoenauer Prénom : antoine Département de résidence : 33 Commune de résidence : lerm et musset Lieu concerné par vos observations (commune, département) :sud-ouest AVIS :

	Je suis opposé à la construction coûteuse et inadaptée de ces lignes LGV. Les seuls à réellement profiter de ce soi-disant progrès seront les actionnaires des entreprises BTP et à la marge, quelques voyageurs pour qui 10 minutes changent le cours de la vie. Que l'on améliore le réseau existant qui en a bien besoin et que l'on préserve les milliers d'hectares vierges de ces projets destructeurs.
295	Envoyé le 30102014 Nom : - Prénom :- Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Aujourd'hui, il n'existe qu'un seul moyen de transports raisonnable en durée d'utilisation pour rejoindre la capitale, l'avion. Une ligna à grande vitesses est indispensable
296	Envoyé le 30/10/2014 Nom : brousset Prénom : pierre- jean Département de résidence : 31 Commune de résidence : labarthe sur leze Lieu concerné par vos observations (commune, département) : toulouse haute garonne AVIS : Je pense que le train à grande vitesse ou LGV va permettre de ne pas avoir que l'avion pour communiquer avec les autres regions. Mettre PAris à 3H environ est un vrai challenge en termes : * desenclavement * Ecologie * acces business * permettre que Toulouse ne soit pas uniquement une zone de business aéronautique Je suis pour la LGV Je suis pour la réactivité Je suis pour le changement, et ce changement soit vécu positivement Pierre Jean Brousset Directeur d'une société Informatique d'une cinquantaine de collaborateurs
297	Envoyé le 30/10/2014 Nom : JOUVES Prénom : HERVE Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Il est temps que le TGV arrve à Toulouse. Ancien parisien j'ai pu profiter du TGV pour mes déplacements vers Marseille, vers Bordeaux vers Metz Aujourd'hui Toulouse est loin de tout Seul l'avion permet de se déplacer à des coûts et désagréments importants (temps pour aller à l'aéroport, attente, retards, puis temps pour aller en centre ville de Paris)

	Vivement un peu de concurrence
298	Envoyé le 30/10/2014 Nom : ROBERT Prénom : Michel Département de résidence : 31 Commune de résidence : Castelmaurou 31 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : La L G V Toulouse, Bordeaux,Paris est une nécessité au développement de la région Midi Pyrénées
299	Envoyé le 30102014 Nom : Falieres Prénom : Hadrien Département de résidence : 33 Commune de résidence : Captieux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Foret de gironde (captieux, lucmau, cazalis, prechac, villandraut, balizac, origne...) AVIS : Madame, Monsieur, Je tiens à protester vivement contre le double projet Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Hendaye. Les derniers grands espaces forestiers français vont être morcelés par ce projet. La faune est grandement perturbé par ce découpage et cet empiètement constant de l'urbain sur le rural. Les promeneurs, les chasseurs, les amoureux de la nature, les touristes ont déjà pu constater à cause de l'A65 les effet désastreux de ces grands projets sur l'environnement. Les habitants même si ils sont peu nombreux sont également victimes de ces projets pharaoniques. Le cadre de vie ravagé n'est jamais correctement indemnisé surtout dans des zones calmes semi-sauvages ou la pollution sonore et visuelle fait perdre jusqu'à 70% de la valeur immobilière même à plusieurs centaines de mètres de la lgv. Nous en avons d'ailleurs déjà était victimes lors de la construction de l'A65. Ce projet représente l'apogée du manque de respect des habitants des régions traversées ainsi qu'une vision étriquée uniquement basé sur le court terme de l'aménagement, nous endettant sur plusieurs décennies en détruisant le patrimoine réel. Merci
300	Envoyé le 30102014 Nom : VICERIAT Prénom : FABRICE Département de résidence : 31 Commune de résidence : SAINT-JEAN - 31240 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE - Département 31 - BORDEAUX - PARIS AVIS : Monsieur le Président,

	Gérant d'une société d'intérim dont le siège social est situé dans le département de la Haute-Garonne, mes collaborateurs et moi-même sont amenés à effectuer de nombreux déplacements sur Bordeaux et Paris pour prospecter de nouveaux marchés. L'arrivée de la LGV permettrait des gains de temps considérables à ma société pour se rendre à Bordeaux et Paris et donc une diminution des frais de transports et d'hébergement, renforçant ainsi notre compétivité. L'arrivée de la LGV permettrait également de désenclaver Toulouse et par la-même renforcer : - l'attractivité et le développement économique de notre région comme cela s'est produit en région PACA avec le TGV qui a rapproché Marseille de Paris ! - le développement économique de nos entreprises - le développement de nos emplois Nous comptons sur l'arrivée de cette LGV pour le développement de nos entreprises, de nos emplois et espérons qu'un avis favorable sera donné à ce projet vital pour notre région. Fabrice VICERIAT Gérant de TRADE INTERIM
301	Envoyé le 30102014 Nom : FALIERES Prénom : Aude Département de résidence : 33 Commune de résidence : CAPTIEUX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Foret de gironde (captieux, lucmau, cazalis, prechac, villandraut, balizac, origne...) AVIS : Le projet de LGV apparait comme aberrant dans un contexte économique difficile et au regard de certains arguments: - Pertes économiques enregistrées par la SNCF ces dernières années notamment sur le volet des trains grandes vitesses. - Objectifs de rentabilité non atteints des autres grands projets ferroviaires ayant vus le jour ces dernières années. Ceux ci n'atteignent pas les calculs de rentabilité qui ont été établis au moment de la création de ces projets ce qui signifie que les collectivités territoriales ayant investies dedans n'ont pas de retour sur investissement. Nous pouvons imaginer qu'il en sera de même pour les lignes Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax. - Le territoire visé par ces deux nouvelles lignes traverse des zones rurales touchées par des problématiques de précarité à plusieurs niveau: accès à la santé, à l'éducation, à la culture. Le territoire du Sud Gironde est concerné par ces problématiques (cf le rapport de l'observatoire Girondin Précarité Pauvreté). Ce rapport met en exergue un manque cruel d'infrastructures médicales et d'accès à l'éducation sur ces secteurs. La population concernée n'a pas besoin de voir en priorité passer un train qui ne s'arrêtera que très peu dans ces petits villages. Il faut privilégier des projets répondent aux besoins réels de ces communes: création de maisons de la santé, développement de l'accès aux soins spécialisés, répondre aux besoins d'une population vieillissante en terme notamment d'aide à domicile ou de création de maisons de retraites ou Résidences Personnes Agées, accès à l'éducation (beaucoup de jeunes sur ce secteurs sont désc olarisés dès la fin de l'obligation scolaire)...

	-Ce territoire est également marqué par l'exploitation de la forêt des Landes de Gascogne. Ce territoire est un des dernier vaste territoire de nature sur le sol national et compte de nombreuses espèces qui ne pourront se réadapter à un territoire morcelé. La faune et la flore ne pourront être recréées après un chantier d'une telle ampleur. Nous avons déjà du faire face au projet d'autoroute A65 qui est un exemple criant d'un projet extrêmement couteux et dont les prévisions de rentabilité se sont révélées une erreur grossière. Cette autoroute est très peu utilisée (péage très couteux non abordable pour les populations locales). Nous avons déjà à souffrir de cette verrue dans notre si belle nature, il ne parait alors pas possible d'imaginer un second projet d'une telle ampleur qui viendrait à nouveau détruire cet environnement. Ne refaites pas le même erreur une seconde fois....
302	Envoyé le 30102014 Nom : HANQUIEZ Prénom : PIERRE MARIE Département de résidence : 31 Commune de résidence : VERFEIL Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Directeur Général de la société COIFFIDIS, employant 250 personnes sur la France et en particulier sur le Sud Ouest au départ de Toulouse, je tiens à exprimer tout mon soutien au projet de ligne à grande vitesse reliant Bordeaux à Toulouse dans le prolongement de la ligne Paris Bordeaux. La 4ème ville de France ne peut inscrire son devenir sans un lien ferroviaire direct avec la capitale. Celui ci permettra de conférer à notre vile en complément des lignes aériennes les moyens de son ambition mondiale légitime. Nous ne pouvons nous passer des retombées économiques induites.
303	Envoyé le 30 10 2014 Nom : marty Prénom : francis Département de résidence : 31 Commune de résidence : toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : toulouse AVIS : Bonjour Enfin une alternative à l'avion et un équilibrage du Sud Ouest vis à vis du Sud Est Cordialement et bon courage à Tous
304	Envoyé le 30/10/2014 Nom : ROUCHY Prénom : GUY Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE - Haute Garonne AVIS : Il faut impérativement désenclaver Toulouse afin d'améliorer les échanges centre villes avec les autres villes Françaises et Européennes et sortir du tout "avion". Les retombées économiques seront très importantes lors du chantier

	avec les emplois crées, et les emplois générés après la mise en service., contribution à la baisse du chômage. Le développement économique et touristique sera renforcé, et permettra au quartier Matabiau de retrouver une dynamique et nouvelle jeunesse. Le comblement du déséquilibre entre Bordeaux et Toulouse et l'amélioration des échanges commerciaux, touristiques, universitaires.
305	Envoyé le 30 octobre 2014 Nom : novarino Prénom : bruno Département de résidence : 82 Commune de résidence : MONTAUBAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) :MONTAUBAN AVIS : la ligne LGV permettra de désenclaver Toulouse et Montauban, 2° ville de Midi Pyrénées,qui souffre de son éloignement de la capitale,et de multiplier l'offre de moyens de déplacement; le renforcement de l'accessibilité de Montauban permettra d'attirer de nouveaux investisseurs et de développer notre secteur rural; l'emploi et les retombées économiques liés au chantier,rejailliront,pendant plusieurs années sur notre région.
306	30 octobre 2014 Nom : novarino Prénom : marie christine Département de résidence : 82 Commune de résidence : MONTAUBAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : MONTAUBAN et TOULOUSE AVIS : l'arrivée de la ligne LGV, permettra le désenclavement de la région midi pyrénées, elle permettra des déplacements plus courts, plus simple de notre région vers la capitale, elle créera des emplois et un développement économique.
307	Envoyé le 31102014 Nom : Rossignol Prénom : Claude Département de résidence : 81 Commune de résidence : Castres Lieu concerné par vos observations (commune, département) :- AVIS : Ce projet pharaonique, aussi inutile que nuisible doit être abandonné.
308	Envoyé le 31102014 Nom : Aujard Prénom : Patrick Département de résidence : 47 Commune de résidence : 47260 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot-et-Garonne AVIS :

	Elles tiennent en 4 points, d'égale importance: 1/ Comment, dans le contexte actuel d'endettement public colossal qui plombe le présent de millions de Français et hypothèque l'avenir de la génération suivante, des collectivités territoriales exsangues peuvent espérer financer un projet à peine rentable selon la cour des Comptes? 2/ La catastrophe de Brétigny (12 juillet 2013) ne serait-elle plus qu'un lointain souvenir, un simple sujet de commémoration hypocrite? Pour mémoire, ce drame est un drame de la vétusté des réseaux SNCF et RFF que des millions de Français utilisent chaque jour pour se rendre à leur travail. Alors, à choisir, faut-il assurer la sécurité du plus grand nombre ou permettre à une minorité de gagner du temps? 3/ Qu'a le Lot-et-Garonne à attendre du passage du TGV? Tout le monde sait que par essence, un TGV doit s'arrêter le moins souvent possible, voire jamais entre les deux métropoles qu'il relie. Gagner du temps est à ce prix. D'où la situation absurde suivante; soit des arrêts de consolation sont prévus dans les gares lot-et-garonnaises, et les usagers bordelais et toulousains vont crier, soit ces arrêts ne sont pas prévus et les contribuables lot-et-garonnais favorables au projet vont crier. 4/ Pourquoi, en 2009, un simple haut-fonctionnaire de Bercy peut-il, par ses réseaux d'influence, obtenir en quelques mois une modification du tracé par intérêt personnel? Certes, cette manœuvre a été éventée... mais comment ne pas se demander si d'autres intérêts particuliers ne sont pas à l'oeuvre dans cette histoire?
309	Envoyé le 31102014 Nom : Pilaert Prénom : Georges Département de résidence : 40 Commune de résidence : 40380 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Monrfort en Chalosse AVIS : Je suis opposé à un projet dont le financement n’est pas connu : Le dossier du Conseil Général de l'environnement et du développement durable indique que ni les modalités de réalisation (à choisir entre maîtrise d’ouvrage directe par RFF, contrat de partenariat ou délégation de service public) ni le montage financier (exclusivement sur fonds public ou avec partenariat public/privé) ne sont encore arrêtés. Les seuls éléments connus à ce jour figurent dans le protocole d’intention de 2009 pour la réalisation de la LGV SEA (dans son annexe 2-1 traitant du GPSO). Je suis opposé à un projet dont les coûts sont indéterminés (il manque entre autre l’évaluation du matériel roulant). Le projet de LGV Bordeaux Laluque c'est 4 à 5 milliards d’Euros (25 à 30 millions d’euros au km). Ce n'est pas ce que je souhaite : au gaspillage d'argent public et à la destruction de notre territoire, je préfère la rénovation et la modernisation des lignes existantes. (Pour mémoire : 1 km de LGV c’est 30 crèches de 50 places, 1 km de

	LGV, c'est 1 lycée de 850 élèves, 2 km de LGV, c'est 3 maisons de retraite de 85 lits, 20 km de LGV, c'est 1 hôpital de 1200 lits). Je suis entièrement d'accord avec le relevé de conclusion déposé par l'ACCRIL et les AMIS DE LA TERRE, et en conséquence je m'oppose à ce projet que je qualifie de GPI2 (Grand Projet inutile et Imposé). Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié : Les infrastructures de transport contribuent aux principales pressions exercées sur la biodiversité, de manière directe (emprise de l'infrastructure) ou indirecte, par le remembrement qui accompagne la construction Bordeaux Laluque et Bordeaux Toulouse ce sera 327 km de voies nouvelles, sans compter les nouveaux raccordements , 16 ha de terre artificialisées par km de voie construite, 4830 ha d'espace consommé pendant la durée des travaux (minimum) dont : - 2700 ha de forêts défrichés - 2130 ha de terres agricoles et autres -16 sites Natura 2000 concernés dont 8 traversés Modifications irréversibles des réseaux hydrographiques et des nappes phréatiques La consommation énergétique sera très importante : lignes nouvelle plus longue et vitesse accrue. D'où la nécessité de la construction d'une centrale à gaz (vers Captieux) -Paris Toulouse, nouvelle ligne passant par Bordeaux : 120 km de plus que la ligne directe Paris Orléans Limoges Toulouse (POLT) - Bordeaux Laluque (Dax) ligne nouvelle passant à proximité de Mont de Marsan : 63 km de plus que la ligne actuelle Rappel : la vlientèle TGV représente moins de 7 % de la clientèle du férroviaire.
310	Envoyé le 31 10 2014 Nom : Ressigeac Prénom : Monique Département de résidence : 47 Commune de résidence : Agen Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47000 Agen AVIS : La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens. · Non à ce projet ruineux : ü Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni

quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?).

ü Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement.

ü Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV.

ü Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs.

ü Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État.

ü La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique.

ü Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.

· Non à ce projet dévastateur :

ü Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

ü La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés).

ü La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.

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

ü L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc.

ü L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation !

· Non à ce projet inutile :

	ü Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. ü À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains. ü Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco). ü Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». ü La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. ü Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. ü Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.
311	Envoyé le 31102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : - Commune de résidence : AGEN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : AGEN AVIS : Projet ruineux alors que nous pouvons réhabiliter la voie existante et que la France n'a pas besoin de ca je n'ai pas envie que mes impots augmente alors que je ne vais l'emprunter une ou deux fois!!! Gagné 15 min peut entre entre Bordeaux et Toulouse mais sur Agen le temps que j'aille à la nouvelle gare j'aurai perdu ses 15 min de gagné Ensuite en terme d'ecologie, je n'ai pas envie q'on détruise les Landes qu'on la pollue et j'en pense.... Cordialement

312	Envoyé le 31102014 Nom : Metay Prénom : Anne-Claire Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : En que responsable d'une école d'arts graphiques, il me parait indispensable que la 4e ville de France ne soit plus aussi éloignée à l'avenir de Paris, la ville qui concentre encore une grande partie de l'offre culturelle nationale. 3h pour joindre la capitale nous permettrait d'organiser plus facilement des visites d'exposition, des échanges bénéfiques à la formation dispensée à l'école. Une meilleure fluidité de transport entre les deux plus importantes villes étudiantes françaises serait profitable pour Toulouse et renforcerait son excellence universitaire.
313	Envoyé le 31/10/2014 Nom : MERIC Prénom : Hervé Département de résidence : 31 Commune de résidence : Quint-Fonsegrives Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse (31) AVIS : En tant que Président d'une entreprise de génie climatique sur la région toulousaine, je trouve un grand intérêt dans le fait d'être a 1h de bordeaux pour faciliter le développement de notre activité. Hormis le fait que ce mode de transport soit plus écologique, il a la qualité de nous permettre de travailler en se déplaçant ce qui nous offre un gain de temps et donc d'efficacité.
314	Envoyé le 31/10/2014 Nom : CHANTOUFI Prénom : LAURENCE Département de résidence : 60 Commune de résidence : SAINT LEGER AUX BOIS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE AVIS : le département ou je réside n'est pas concerné directement, mai peut importe il s'agit du visage de la France qui doit être une fois de plus défigurée pour engraisser le portefeuille de nos dirigeant et des filiales de la SNCF. Ces personnes ne se soucient guère de l'écologie, des animaux sauvages, des insectes, de l'ensemble de l'écosystème. Ils n'ont que certains mots à la bouche tels que ARGENT, BENEFICES, RENTABILITE. Ces personnes n'ont pas encore compris qu'ils détruisent la France et la planète par leur cupidité. Il n'est nul besoin d'avoir une ligne supplémentaire de TGV. L'homme est toujours pressé, mais pressé de quoi ??? certainement de mourir plus vite cela est certain car à force de détruire la nature se fâchera, d'ailleurs elle a déjà commencé et ce n'est pas terminé, ce n'est que le début..... à bon entendeur.....
315	Envoyé le 31102014 Nom : CLAVÉ Prénom : Christian

	Département de résidence : 33 Commune de résidence : BAZAS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BAZAS AVIS : Notre foret de landes déjà très déchiquetée par la trouée faite pour le passage de l'autoroute, le doublement de la ligne du gaz et maintenant par ce projet de LGV ne va plus pouvoir s'en relever ! C'était un lieu de ressourcement par son calme et sa fraîcheur, un terrain de chasse privilégié, cette LGV n'apportera que des nuisances et nous sommes absolument CONTRE ce projet INSENSÉ.
316	Envoyé le 31/10/2014 Nom : JACQUET Prénom : Dominique Département de résidence : 82 Commune de résidence : SAINT-LOUP Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ligne Bordeaux-Toulouse AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse. Je soussignée JACQUET Dominique, domiciliée à Lieu-dit "A Solore" 82340 SAINT-LOUP. affirme mon opposition à cette future ligne LGV Bordeaux-Toulouse. Notre pays peut-il encore se permettre de telles dépenses ? Une rénovation des lignes existantes ne serait-il pas le choix le plus judicieux par les temps qui courent ? 2 milliards contre 10 milliards (minimum) ... Le choix devrait être vite fait. 6 milliards d'économies sur ce seul projet doublé d'une réelle occasion de ne pas alourdir encore plus, les impôts locaux des français. Voilà qui devrait être la préoccupation majeure de nos dirigeants à tous les niveaux. C'est pour tout cela que je dis non, à la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse.
3178	Envoyé le 31102014 Nom : MICHEL Prénom : Frédéric Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Alors que Toulouse est la 4e ville de France. Alors que le président de la république souhaite faire du tourisme une cause nationale. Alors que l'on souhaite soutenir l'écologie au quotidien. Le sud-ouest et Toulouse est la seule région de France inaccessible en train au XXIe siècle. Il est urgent de remédier à cela et ainsi permettre de développer le tourisme et tout un pan de l'économie locale en désengorgeant la métropole et en nous reliant à Paris par la LGV. Frédéric MICHEL

	Président de la branche hotellerie de l'UMIH31
318	Envoyé le 31/10/2014 Nom : ostergaard Prénom : sandrine Département de résidence : 47 Commune de résidence : xaintrailles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : xaintrailles AVIS : La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens. Non à ce projet ruineux : ü Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). ü Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. ü Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. ü Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. ü Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État. ü La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique. ü Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Non à ce projet dévastateur : ü Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. ü La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). ü La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant

	à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. ü Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. ü L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc. ü L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation ! Non à ce projet inutile : ü Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. ü À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains. ü Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco). ü Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». ü La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. ü Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. ü Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.

319	Envoyé le 31102014 Nom : julhe Prénom : jean-Luc Département de résidence : 47 Commune de résidence : Agen Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble du tracé Bordeaux Toulouse AVIS : Le coût de réalisation qui est annoncé aux alentours de 8,300 milliards € est prohibitif et on sait, par rapport aux lignes LGV déjà en réalisées ou en cours d'achèvement que les estimations d'avant travaux sont systématiquement dépassées. De plus, à ce jour, on ne sait qui sera les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). Il apparait que le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. A mon sens, il ne faut pas, vu les contraintes économiques auxquelles sont soumises les collectivités locales que celles-ci aient leur capacité financière asséchée par ce projet qui (hors Toulouse et Bordeaux) ne leur apportera rien . J'en veux pour preuve les derniers dires de Guillaume PEPY qui parle déjà de supprimer certains arrêts sur le tronçon Tours Bordeaux afin de rendre celui-ci moins déficitaire. Je suis ok pour que l'ont essaie de rapprocher, en temps gagné, Bordeaux de Toulouse mais pas avec la création d'une LGV; il existe une solution alternative, qui est à mon sens gagnant/gagnant et pour le coup, d'intérêt général, qui consiste en la modernisation des voies existantes. Avec les doublements réalisés aux abords de Bordeaux et Toulouse, cette ligne n'est absolument pas saturée. Cette modernisation permettrait de faire le trajet (en créant deux shunt à Port Ste Marie et Moissac) dans quasiment le même temps que les temps annoncés par la LGV (car celle-ci est plus longue de 45 km que la ligne existante shuntée) et surtout pérenniserait les mises en sécurité des 95 passages à niveau que compte cette ligne. ça, c'est de l'intérêt général. De plus, l'investissement est 4 fois moins cher puisque chiffré aux alentours de 2,6 Milliards. Les Aquitains et Midi-Pyrénéens ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV et ce réam nagement des voies existantes répondrait à l'intérêt de tous. A la vue des derniers articles et du rapport de la Cours des Compte, aucune des LGV en exploitation n'est rentable car peu adaptées aux besoins de tous. Je ne pense pas que la LGV Bordeaux Toulouse déroge à la règle. La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique. Ce chantier, contrairement à ce qui est dit, n'entraînera localement que des emplois temporaires et mettra sous pression les entreprises locales car, du fait de l'assèchement par ce projet des finances des collectivités locales, les travaux de TP se compteront sur les doigts d'une main. Préservons l'emploi des entreprises locales et permettons aux collectivités locales de conserver l'argent qu'elles prévoient de mettre dans ce projet pour des

projets plus locaux et soutenant l'emploi local.

- Ensuite, ce projet est d'un point de vue environnemental dévastateur. Cette réalisation va dénaturer plus de 4500 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... Les ressources utilisées par les acteurs locaux et leur prix vont être impactés.

- L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés).

- La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer va impliquer de nouveaux emprunts ou de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) va engendrer plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.

- Concernant l'énergie, au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. La consommation d'un TGV à 350 km/h est 4 fois plus importante qu'un TGV à 200 Km/h. Je ne pense pas, vu nos voisins Allemands et Espagnols que ce soit toujours dans l'air du temps de rouler à 350 km/h avec les conséquences en termes de coût d'entretien sur les trains roulants, les caténaires, etc... L'utilisation des voies existantes et leurs adaptations pour rouler à 200-220 km/h permettrait des temps de parcours similaire (car plus court) et serait bien plus adaptée à l'environnement.

- L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, des maisons sont déjà difficilement vendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation !

- Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée (voir l'étude réalisée).

- Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. PEPY, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ».

- De plus, loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants.

320	Envoyé le 31/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS Bonjour Je travaille dans une entreprise qui emploie plus de 2000 personne sur le grand Toulouse et nous sommes en difficultés de faire venir des collaborateurs techniciens et ingénieurs mais aussi de la main d'oeuvre plus faiblement qualifiée dans nos sites et agences.L'amélioration de transport en commun que représente le projet est essentiel pour notre région car cela permettrait de proposer nos offres d'emploi à un bassin plus large et plus mobile Cette attractivité nous manque aujourdhui et sera une composante de progrés et de confort pour tous si ce projet se réalise Songez y merci
321	Envoyé le 31102014 Nom : Langlais Prénom : Christian Département de résidence : 47 Commune de résidence : Poussignac Lieu concerné par vos observations (commune, département) :- AVIS : Je suis contre cette réalisation pharaonique souhaitée par des élus régionaux qui méprisent les opposants et qui nous "volent" nos suffrages. La lecture du rapport de la Cour des Comptes ne fait qu'amplifier mon opposition. La grande vitesse ferroviaire est un modèle porté au-delà de la pertinence. Le processus actuel de décision conduit à lancer des projets de LGV même s'ils ne répondent pas à des critères rationnels. La France n'a plus les moyens de financer le coût trop élevé de ce modèle. Le financement des projets, déjà décidés, n'est pas assuré. Le haut endettement de RFF l'empêche de financer de nouvelles lignes par emprunt. Ce sont les collectivités locales qui sont sollicitées. La directrice générale de SNCF-Voyageurs a admis (Journal Le Monde du 21 octobre), que le modèle français basé sur le TGV est à bout de souffle et que, plus on construit de lignes, moins elles sont rentables. (Exemple la prochaine mise en service du tronçon Tours-Bordeaux devrait se solder par 100 à 200 millions de pertes par an pour la SNCF) La Cour des Comptes recommande de concentrer en priorité les moyens

	financiers sur l'entretien du réseau et de ne pas lancer des projets non rentables car, à chaque fois, la fréquentation est surestimée. Aucune des 6 liaisons à Grande Vitesse, citées dans le rapport, n'a atteint les objectifs de rentabilité. Il s'avère aussi que les LGV ne sont pas obligatoirement un plus pour le développement économique local. Raccourcir le trajet Paris-Toulouse par le rail n'a aucun sens quand l'avion est beaucoup plus rapide. Une étude sérieuse a montré que l'aménagement de la ligne actuelle est moins onéreux et que le trafic est loin d'être saturé. J'espère que les personnes indépendantes qui seront chargées de prendre la décision, à l'issue de l'enquête publique, tiendront compte du rapport de la Cour des Comptes.

OBSERVATIONS DU PUBLIC FORMULEES DU 1er AU 16 NOVEMBRE 2014

Projet lignes nouvelles Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax

Numéro	Courriel
322	Envoyé le 01/11/2014 Nom : segard Prénom : cecile Département de résidence : 47 Commune de résidence : ESTILLAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ESTILLAC AVIS : Estillac, le 1er novembre 2014 Messieurs les commissaires enquêteurs, A l'occasion de l'enquête publique sur le projet de construction d'une ligne ferroviaire à grand vitesse entre Bordeaux et Toulouse, je vous prie de bien vouloir prendre en considération les observations et remarques suivantes, regroupées en différents thèmes. Le débat public Mené avant 2010, les conclusions de ce débat public sont largement dépassées et passablement erronées. La mise en service ne sera pas possible avant quelle date ? 2018 dans la toute meilleure des hypothèse…ce qui porte à un décalage de plus de dix ans entre le lancement de l'idée et la réalisation… mais on sera sans doute plus proche de dates comme 2020, 2025, voire 2030 ou même au delà… Trop ancien, le projet doit s'inscrire dans le nouveau contexte économique, social, énergétique. L'absence d'anticipation sur les évolutions sociétales et économiques fragilise ce projet. L'évolution des modes de transports et surtout des besoins de transports avec l'ouverture d'une ère de la télématique et des relations dématérialisées entre toutes les parties du monde ne va-t-elle pas réduire les mouvements physiques et les besoins de transports. Les données budgétaires sont incertaines. Toute opération de cette ampleur fait l'objet de nombreux et significatifs dépassements et imprévus. Le montant global en euros de l'année 2010 sont à quasiment multiplier par deux. Ce qui obère largement les conclusions et le bilan coût - avantages. L'intérêt de la LGV Il repose essentiellement sur un gain de temps horaire pour les voyageurs. Divers calculs sont proposés pour établir ces avantages. X minutes pour x voyageurs par an entre Bordeaux et Toulouse Entre Paris et Toulouse Entre Agen et Bordeaux, entre Agen et Toulouse, entre Agen et Paris. Le temps c'est de l'argent, certes mais à quel prix

	Comment comparer ce gain estimé et basé sur des hypothèses particulièrement optimistes (ce que la cour des comptes a précisé dans son dernier rapports sur les lignes à grande vitesse) aux contraintes, coût et perturbations environnementales. Comment sont calculées et estimées les évolutions de trafics, sont-elles réalistes ou simplement écrites afin d'arriver aux conclusions politiques pré-écrites ? Et là nous sommes dans de la pure science fiction et de la spéculation réalisée par le propriétaire des infrastructures et non par les exploitants de transports ferroviaires SNCF et autres opérateurs publics ou privés qui circuleront sur ces voies. Il a été exposé par RFF que 2/3 des trains passant sur la ligne s'arrêteraient à Agen et que seul un tiers des trains seraient directs entre Bordeaux et Toulouse. Mon expérience personnelle en région tourangelle m'amène à rappeler qu'une ligne TGV n'est pas faite pour un train omnibus qui s'arrête à chaque gare, sinon le gain horaire n'a plus de sens… Ces indications ne sont que des extrapolations sans base solide, simplement reposant sur des impressions et une volonté politique préétablie, et non des réalités de trafics à venir Les inconvénients et multiples contraintes dont les lot-et-garonnais vont devoir subir. Les divers impacts sur les habitants préalablement installés sur le tracé et alentours du tracé sont à mesurer finement et à additionner précisément pour établir le bilan coût avantages qui déterminera l'intérêt public ou non de ce projet. Le financement local d'un projet national, voire international. Aucune certitude n'est à ce jour établie. Le report des financements de l'Etat vers les collectivités est une rupture du principe d'égalité devant l'impôt et l'aménagement du territoire. En effet, la première ligne TGV Paris Lyon Marseille a été financée par l'Etat et la SNCF seuls. C'est dans une logique d'aménagement du territoire, de désenclavement et de développement économique que ces choix ont été faits. Alors, pourquoi une inégalité de traitement aujourd'hui ? Pourquoi les habitants d'une région payeraient-ils seuls les travaux et les infrastructures dont la priorité reviendra à un établissement public et dont les bénéfices de transports plus rapides seront au profit des entreprises de transports et de toutes les personnes transportées ? L'absence de coordination entre projets L'exemple de la non prise en compte d'un projet local dans le projet GPSO Une liaison entre la RD119 (à Brax) et la RD 685 (à Estillac route de Roquefort) n'est pas intégrée dans le projet GPSO. Les plans de cette liaison routière, préparée et pilotée par l'agglomération agenaise, ne sont pas intégrés dans les plans et cartes de la LGV. Ce qui fait que les possibilités de liaison entre la future gare TGV n'en sont encore qu'aux hypothèses avec des variantes au sud ou au nord de l'entreprise Fonroche notamment

C’est bien la preuve d’un amateurisme et d’une étude préalable incomplète d’un projet ferroviaire où tous font comme si la décision était inéluctablement déjà prise ….

La compensation des pollutions multiples

Pollution sonore.
Comme l’a rappelé un représentant de RFF lors d’une présentation du projet, les études de bruit ne peuvent être réalisées qu’après les travaux et qu’une fois l’infrastructure en service.
Quant aux seuils de décibels 60 le jour et 55 la nuit, sont ils définitifs ou bien les directives européennes ne vont-elles pas les diminuer afin de prendre en compte la santé des habitants ce qui imposera des aménagements encore plus importants pour l’exploitant qui n’en aura pas les moyens financiers ou argumentera en disant quelles règles ont changé à posteriori à la décision…

Pollution visuelle.
Tranchée ou ligne, c’est une terrible cicatrice dans le paysage dont il faudra limiter au maximum les effets.

Pollutions environnementales
Notamment hydrologique avec des petits ruisseaux susceptibles de débordements en cas de pluies soudaines, de type cévenole.

Impact sur les réseaux de distribution d’énergie et de fluides et de transports

Ne peut-on pas profiter d’une ligne ferroviaires pour y accoler divers réseaux notamment informatiques (fibre optique à très haut débit) et faire ainsi bénéficier les régions traversées d’accès à ce très haut débit et favoriser la création d’entreprises utilisant des modes dématérialisés de travail et de commerce

Peut-on suggérer la création en parallèle à la ligne ferroviaire de voies douces, pédestres, cyclables s’intégrant dans les réseaux locaux de voies vertes

Comment traiter l’enclavement de quartiers totalement isolés par la coupure ferroviaire :
soit abandon et reconstruction
soit aménagements conséquents pour ces espaces habités parfois implantés depuis plusieurs siècles

Quelle stratégie pour la commune d’Estillac déjà coupée par l’autoroute, des nationales, des rocades, un aéroport…
Le constat d’un centre ville inexistant, des quartiers dortoirs avec de jeunes couples avec enfants ne doit –il pas amener à un rapprochement de Roquefort , avec des liaisons « douces » vers le centre bourg équipé de tous commerces et services…
Ne faut-il pas voir plus loin avec un redécoupage du territoire communal pour tirer les conséquences de ces tranchées et infrastructures, avec des solutions mutualisées grâce à l’intercommunalité…

L’aéroport

Des contraintes techniques sont imposées compte tenu du statut actuel de l’aéroport
Mais demain, qu’en sera-t-il ?

	Si la ligne ferroviaire se fait, la liaison aérienne entre Agen et Paris perdra tout intérêt et s'arrêtera. Et le classement de l'aéroport sera revu pour un simple aérodrome avec de moindres prescriptions. Auquel cas les contraintes techniques imposées par l'aviation civile seront largement revues à la baisse. Par ailleurs les aides publiques notamment d'Etat, actuellement versées sont illégales au regard des directives et autorités européennes Et en l'absence de ces aides comblant le déficit d'exploitation de l'aéroport, l'aéroport devra arrêter certaines lignes, ce qui conforte d'autant plus l'évolution de l'aéroport vers un simple aérodrome. Comment s'applique les prescriptions de l'aviation civile ? La construction en cours d'année 2014 de bâtiments industriels le long de la piste (usine Boncolac) d'une hauteur supérieure de 10m à moins de 100m de la piste, a été autorisée Mais il y aurait une impossibilité à construire un pont de 5m de haut à plus de 200m de la piste ? Ce qui obligerait à rehausser la ligne LGV au dessus du niveau naturel des sols de plus de 3 mètres… créant une pollution visuelle et sonore de très forte. Une tranchée enterrée est bien préférable ou pour le moins une ligne à hauteur naturelle avec des ménagements paysagers conséquents pour intégrer la ligne dans une ligne de verdure et de bois environnants. Voici quelques observations que je tenais à vous soumettre. Veuillez agréer, Messieurs les commissaires enquêteurs, mes sincères salutations
323	Envoyé le 01112014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : Poucharramet Lieu concerné par vos observations (commune, département) : les départements traversés AVIS : Encore des sommes d'argent stratosphériques dépensés pour quoi ? 45 mn de moins de temps de parcours entre Paris et Toulouse ? Le TGV ? Qui l'utilise ? Combien de personnes bénéficiaires d'un tel investissement ? On ne pourrait pas, pour une fois, utiliser l'argent de façon plus réfléchie. Allons voir dans le domaine de la santé, de l'éducation nationale si ces milliards ne seraient pas plus profitables.
324	Envoyé le 01112014 Nom : Poirot Prénom : Philippe Département de résidence : 31 Commune de résidence : Rouffiac Tolosan Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Bonjour,

	En tant que Responsable d'un organisme de formation (effectif de 3 salariés) je me déplace systématiquement, ainsi que mes salariés, pour aller chez nos clients. A ce jour si nous travaillons sur Bordeaux, second grand pôle économique du sud ouest, nous devons y aller en voiture car c'est tout aussi rapide que le train mais donc plus flexible. Si nous devons aller sur Paris, pôle de développement incontournable avec le siégea de grandes sociétés, nous devons y aller en avion car passer une journée dans le train est économiquement non viable pour nous. En synthèse à ce jour nos déplacements coûtent très chers à l'entreprise, font perdre du temps et de l'efficacité et surtout sont extrêmement polluants. Le bilan carbone de ma société est catastrophique à cause de cela. Je milite donc fortement pour la ligne TGV Paris Bordeaux Toulouse dans ce sens Très cordialement
325	Envoyé le 01112014 Nom : Clement Prénom : Guillaume Département de résidence : 31 Commune de résidence : Saint lys Lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Ce projet de ligne grande vitesse est essentiel pour accroître l'attractivité de notre grande région sud ouest. Outre la pénurie de grands projets, l'utilité est grande d'accroître la concurrence pour les déplacements vers les sièges sociaux des grandes entreprises. Si Paris reste important, on peut comme cela s'est produit pour Marseille mettre en banlieue de Paris avec une liaison centre ville à centre ville la quatrième ville de France.
326	Envoyé le 01/11/2014 Nom : GEOFFROY Prénom : JEAN PIERRE Département de résidence : 47 Commune de résidence : Sainte livrade sur lot Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47 AVIS : Ce projet est trop couteux ! Il faut rehabilitér et améliorer la ligne actuelle Bordeaux Toulouse .La vitesse moyenne sera amélioré et ne nécessitera pas des couts exhorbitants . La ligne LGV Bordeaux Toulouse est trop chère et nous n avons plus les moyens . Elle va impacté pour longtemps et de manière irréversible nos paysages , détruire des terres agricoles dont nous aurons besoin dans l'avenir . Impacts trés importante et négative aussi pour la faune et la flore , l'eau . -Des milliards d'euros dépensés pour gagner quelques minutes alors que maintenant les gens peuvent travailler dans les trains grâce aux technologies 3-4 G et Internet. Les retombés économique seront faibles , voir nulle . On vit plus longtemps et 10 minutes de plus dans un train ne va pas nous faire perdre grand chose !
327	Nom : GILLIS

	Prénom : ERIC Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Je dirige une société d'expertise-comptable et d'audit de 30 personnes, elle-même membre d'un groupe de 250 collaborateurs basé, notamment, à Toulouse et à Paris. Nos déplacements à Paris sont réguliers tant pour moi que mes collaborateurs, comme nombre de chefs d'entreprises et de salariés toulousains. Aujourd'hui la seule possibilité raisonnable est l'avion et ne représente pas une alternative satisfaisante, tant en coût qu'en fonctionnalité. La ligne à grande vitesse TOULOUSE-BORDEAUX permettrait de mettre TOULOUSE à 3h10 de PARIS, avec une arrivée dans la métropole, et représenterait une avancée considérable dans le décloisonnement de Toulouse. Nous serions de futurs utilisateurs réguliers de cette ligne qui offre beaucoup d'avantages à la région. Je suis donc favorable à son implantation.
328	Envoyé le 01/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Beautiran Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Beautiran AVIS : Je ne vois pas l'utilité de construire cette ligne à grande vitesse, qui ne ferait gagner que 15 mn, sur le trajet Toulouse Bordeaux, vu les dégâts que cela engendrera: maisons et châteaux, vignobles détruits, ... expropriations.... Dans ces périodes de difficultés économiques, pourquoi ne pas essayer de faire arriver les trains à l'heure?
329	Envoyé le 01/11/2014 Nom : BARRÈRE Prénom : Bénédicte Département de résidence : 34 Commune de résidence : - Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je suis attristée de voir qu'un patrimoine naturel comme la forêt des Landes et culturel comme les châteaux de Méjean, ou du Tuquet ou d'autres disparaissent dans un projet où l'intérêt commun est encore à démontrer. C'est la France toute entière qui perd au change et qui doit encore payer pour un projet qui permet de gagner quelques minutes de transport ? Comment cela est-il possible ?
330	Envoyé le 1 novembre 2014 Nom : ROGER Prénom : Alain Département de résidence : 31 Commune de résidence : SEYSSES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ici AVIS :

	Avis favorable sous 3 ans
331	Envoyé le 01.11.2014 Nom : de Bonneval Prénom :Aïssé Département de résidence : 47 Commune de résidence : LAVARDAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : ENQUÊTE PUBLIQUE LGV BORDEAUX-TOULOUSE et BORDEAUX-DAX Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens. Non à ce projet ruineux : - Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). - Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. - Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. - Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. - Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État. - La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique. - Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Non à ce projet dévastateur : - Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

	- La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). - La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. - Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. - L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc. - L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation ! Non à ce projet inutile : - Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. - À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains. - Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco). - Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». - La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants.

	- Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.
332	Envoyé le 02.11.2014 Nom : de Bonneval Prénom :Roswitha Département de résidence : 47 Commune de résidence : LAVARDAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : ENQUÊTE PUBLIQUE LGV BORDEAUX-TOULOUSE et BORDEAUX-DAX Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens. Non à ce projet ruineux : - Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). - Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. - Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. - Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. - Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État. - La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des

lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique.

- Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.

Non à ce projet dévastateur :

- Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

- La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés).

- La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.

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

- L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc.

- L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation !

Non à ce projet inutile :

- Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée.

- À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains.

- Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude

	indépendante Claraco). - Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». - La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. - Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.
333	Envoyé le 02/11/2014 Nom : MATHIAS Prénom : Jean-Christophe Département de résidence : 33 Commune de résidence : Arcachon Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble du tracé AVIS : Il est tout d'abord de rigueur d'indiquer l'existence d'un « protocole d'intention pour la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique, ensemble composé des quatre branches Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne et Poitiers-Limoges » : en conséquence, l'objet même de la présente enquête publique, qui tronçonne la branche Bordeaux-Espagne en une liaison partielle Bordeaux-Dax, constitue un non-sens, invalidant à lui seul la pertinence de l'enquête dans son ensemble. Dax, ville moyenne au cœur d'un territoire rural, est déjà parfaitement desservie par l'actuelle ligne Bordeaux-Hendaye, ainsi que par la liaison régionale vers Pau. Rien ne saurait justifier la création d'une nouvelle LGV pour desservir la ville de Dax, si ce n'est l'illusion grossière d'une desserte TGV de proximité dans le département des Landes, parfaitement redondante. La véritable question n'est donc pas celle de la liaison Bordeaux-Dax, mais ce lle des liaisons Paris-Espagne et Paris-Toulouse via Bordeaux,

	ce à quoi il est nécessaire d'ajouter la liaison Paris-Limoges, qui fait partie du même ensemble décisionnel. Il est utile d'indiquer, à ce sujet, les récentes conclusions de la Cour des comptes exposées dans son rapport intitulé « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence ». Selon la Cour, « la grande vitesse "à la française" n'est pas compatible avec de fréquents arrêts. Telle est la contradiction du modèle français par rapport aux politiques d'égalité des territoires, les LGV ayant un effet polarisant au profit des grandes agglomérations qu'elles desservent. (…) Constituant 3,6 % de la population nationale, les Parisiens constituent 14 % des utilisateurs de TGV. Cette prépondérance est logique du fait du réseau en étoile autour de la capitale, seul apte à rentabiliser les LGV. Si l'on considère les zones les moins urbanisées, leurs habitants constituent près de trois quarts des Français, seulement 25 % des utilisateurs de TGV mais 60 % des utilisateurs des autres trains. » De ce point de vue, la création à o utrance de LGV est synonyme d'aménagement du territoire inéquitable, morcelant les zones rurales pour le seul profit des zones urbaines : « Une politique de transport reposant sur un rôle presque exclusif de la grande vitesse ferroviaire accentue plutôt les inégalités des territoires qu'elle ne les atténue. » Le projet de LGV Bordeaux-Dax heurte donc de plein fouet la préconisation de la Cour selon laquelle il est nécessaire de « restreindre progressivement le nombre d'arrêts sur les tronçons de LGV et de dessertes des TGV sur voies classiques et extrémités de lignes, en ne conservant que celles justifiées par un large bassin de population », car ce sont les transports express régionaux et les inter-cités qui sont pertinents en territoire rural, nullement les TGV. Quant à la desserte de Captieux, personne ne peut sérieusement croire qu'elle aurait un quelconque intérêt local, les militaires et les grues cendrées demeurant dans le camp ayant d epuis longtemps trouvé des moyens de déplacement bien plus performants que le TGV, et la très faible densité de population étant justement la raison essentielle du tracé de ce projet. Considérant que les collectivités responsables des transports régionaux sont appelées à financer ce projet répétitif (aller de Bordeaux à Dax par Captieux et non plus par Morcenx), la création d'une nouvelle ligne LGV entre Bordeaux et Dax, non seulement ne serait qu'un prétexte fallacieux pour relier Paris et Bordeaux à l'Espagne, mais elle serait même un handicap considérable pour le maintien en bon état de fonctionnement et l'amélioration des infrastructures de l'actuelle ligne à grande vitesse sud Atlantique et du matériel roulant, notamment des TER, qui constituent le véritable maillage territorial de transport ferroviaire, mettant ainsi en péril la performance du service et la sécurité des usagers. Le rapport de la Cour des comptes est à ce sujet sans ambiguïté : « L'analyse socio-économique devrait aussi prendre en compte les impacts négatifs induits par effet d'éviction de ressources financières rares, impacts clairement identifiés dans la pratique et qui affectent le réseau existant. Dans le temps de

	gestation technique des projets de LGV, tous les efforts tendent vers la justification de la construction des lignes : compte-rendu incomplet des débats publics ; biais optimiste des études de trafic en vue d'atteindre un taux de rentabilité suffisant pour la ligne (sans toujours y parvenir) ; choix au cas par cas des taux d'actualisation des recettes futures ; omission des conséquences d'une nouvelle ligne à grande vitesse sur les dessertes autres que les TGV, qu'il s'agisse de l'entretien du réseau existant ou de l'évolution des dessertes classiques. » A ce propos, il est utile de rappeler qu'on est passé « d'un projet prioritaire de 300 kilomètres (…) à un ensemble de LGV de plus de 850 kilomètres », ce qui montre bien, « à travers trois cas, la LGV Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux) en cours de construction, et les projets Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO Bordeaux-Toulouse) et Poitiers-Limoges, que le processus de décision n'est que partiellement rationnel. La succession des étapes menant à la décision de construction est détaillée, et met en évidence le contournement des critères de rentabilité socio-économique ainsi que l'irréversibilité du processus décisionnel, bien avant que les modalités de financement de lignes pourtant très coûteuses ne soient étudiées. » Pour ce qui est du projet de nouvelle LGV Bordeaux-Toulouse, il est encore nécessaire de rappeler que la ville de Toulouse bénéficie déjà d'une liaison TGV avec Bordeaux, et qu'elle dispose également d'une liaison directe avec Paris via Limoges, qui ne demande qu'à être investie par la technologie du train pendulaire, à la fois performante et susceptible d'être intelligemment employée au service des territoires : « Les trains pendulaires permettent d'emprunter à grande vitesse les courbes des lignes classiques et d'éviter la construction de lignes nouvelles. La technologie pendulaire, conçue initialement pour les trains classiques, a été adaptée à la grande vitesse. (…) La technique du train pendulaire aurait permis, d'après les calculs, des gains de temps correspondant à 20 minutes entre Paris et Limoges (2h30) et à 30 minutes entre Paris et Toulouse (5h30). Ces gains de temps pouvaient également être obtenus par des améliorations d e desserte qui ne nécessitaient pas la construction d'une LGV. » En conséquence, non seulement la liaison Paris-Toulouse via Bordeaux n'est pas pertinente du point de vue de géographique et d'un aménagement du territoire ménageant les espaces agricoles et naturels, mais elle serait en outre une très mauvaise opération pour le Centre-Ouest de la France, obligeant à la fois à délaisser toujours plus l'actuelle ligne POLT, dont chacun a pu constater lors de l'accident de Brétigny-sur-Orge à quel point elle était déjà scandaleusement mal entretenue, mais incitant en plus à réaliser le barreau Poitiers-Limoges, tout aussi destructeur du patrimoine agricole et naturel poitevin (déjà fortement impacté par la ligne Tours-Bordeaux) et limousin que l'est l'actuel projet pour le patrimoine agricole et naturel aquitain et toulousain. Il est bien préférable de suivre les recommandations de la Cour des comptes demandant de « mieux intégrer la grande

	vitesse aux choix de mobilité des Français en insérant le TGV dans une offre tirant parti de l'ensemble des moyens de transport – ferroviaire longue distance alternatif à la grande vitesse (trains à 200 km/h, pendulaires) », ce qui permettra non seulement de préserver les terres agricoles et les espaces sauvages du Sud-Ouest, évitant d'impacter irréversiblement une partie non négligeable du territoire national, mais également de faire profiter l'ensemble des territoires régionaux d'un maillage ferroviaire raisonnable sur les plans géographique et humain, et sûr d'un point de vue technique. L'abandon, dans sa globalité, du projet soumis à la présente enquête, et son remplacement par l'entretien à long terme, la rénovation et l'amélioration des trois voies existantes Bordeaux-Hendaye, Bordeaux-Toulouse et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (avec mise en place d'un train pendulaire), ainsi que des dessertes régionales de proximité dans leur ensemble, s'impose donc comme une nécessité tout à la fois financière, écologique et sécuritaire. Avis très défavorable sur l'ensemble du projet soumis à la présente enquête publique.
334	Envoyé le 02/11/2014 Nom : Fraisse Prénom : christian Département de résidence : 31 Commune de résidence : toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : toulouse 31 AVIS Je suis favorable à la LGV Paris Bordeaux Toulouse qui permettrait de de faire passer la durée du trajet de 5h30 à 3h 10mn .Il ne s'agit pas d'un avis donné pour mon intérêt personnel mais en considération de la situation économique de la région .Je vous écris en tant que Directeur Régional de la Banque Courtois .La possibilité d'une solution de rapidité en dehors de l'avion pour rejoindre Paris ou se déplacer de Paris à Toulouse constitue un élément appréciable sur le plan économique pour la région toulousaine . Par ailleurs ,les à une époque ou les projets d'investissement significatifs sont rares , la mise en oeuvre de ce chantier serait un élément important pour l'économie régionale .
335	Envoyé le 02/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 75 Commune de résidence : Paris Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble du tracé AVIS : Il est tout d'abord de rigueur d'indiquer l'existence d'un « protocole d'intention pour la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique, ensemble composé des quatre branches Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne et Poitiers-Limoges » : en conséquence, l'objet même de la présente enquête publique, qui

	tronçonne la branche Bordeaux-Espagne en une liaison partielle Bordeaux-Dax, constitue un non-sens, invalidant à lui seul la pertinence de l'enquête dans son ensemble. Dax, ville moyenne au cœur d'un territoire rural, est déjà parfaitement desservie par l'actuelle ligne Bordeaux-Hendaye, ainsi que par la liaison régionale vers Pau. Rien ne saurait justifier la création d'une nouvelle LGV pour desservir la ville de Dax, si ce n'est l'illusion grossière d'une desserte TGV de proximité dans le département des Landes, parfaitement redondante. La véritable question n'est donc pas celle de la liaison Bordeaux-Dax, mais ce lle des liaisons Paris-Espagne et Paris-Toulouse via Bordeaux, ce à quoi il est nécessaire d'ajouter la liaison Paris-Limoges, qui fait partie du même ensemble décisionnel. Il est utile d'indiquer, à ce sujet, les récentes conclusions de la Cour des comptes exposées dans son rapport intitulé « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence ». Selon la Cour, « la grande vitesse "à la française" n'est pas compatible avec de fréquents arrêts. Telle est la contradiction du modèle français par rapport aux politiques d'égalité des territoires, les LGV ayant un effet polarisant au profit des grandes agglomérations qu'elles desservent. (…) Constituant 3,6 % de la population nationale, les Parisiens constituent 14 % des utilisateurs de TGV. Cette prépondérance est logique du fait du réseau en étoile autour de la capitale, seul apte à rentabiliser les LGV. Si l'on considère les zones les moins urbanisées, leurs habitants constituent près de trois quarts des Français, seulement 25 % des utilisateurs de TGV mais 60 % des utilisateurs des autres trains. » De ce point de vue, la création à o utrance de LGV est synonyme d'aménagement du territoire inéquitable, morcelant les zones rurales pour le seul profit des zones urbaines : « Une politique de transport reposant sur un rôle presque exclusif de la grande vitesse ferroviaire accentue plutôt les inégalités des territoires qu'elle ne les atténue. » Le projet de LGV Bordeaux-Dax heurte donc de plein fouet la préconisation de la Cour selon laquelle il est nécessaire de « restreindre progressivement le nombre d'arrêts sur les tronçons de LGV et de dessertes des TGV sur voies classiques et extrémités de lignes, en ne conservant que celles justifiées par un large bassin de population », car ce sont les transports express régionaux et les inter-cités qui sont pertinents en territoire rural, nullement les TGV. Quant à la desserte de Captieux, personne ne peut sérieusement croire qu'elle aurait un quelconque intérêt local, les militaires et les grues cendrées demeurant dans le camp ayant d epuis longtemps trouvé des moyens de déplacement bien plus performants que le TGV, et la très faible densité de population étant justement la raison essentielle du tracé de ce projet. Considérant que les collectivités responsables des transports régionaux sont appelées à financer ce projet répétitif (aller de Bordeaux à Dax par Captieux et non plus par Morcenx), la création d'une nouvelle ligne LGV entre Bordeaux et Dax, non seulement ne serait qu'un prétexte fallacieux pour relier Paris et Bordeaux à l'Espagne, mais elle serait même un handicap considérable pour le maintien en bon état de fonctionnement et l'amélioration des infrastructures de l'actuelle ligne à grande vitesse sud Atlantique et du matériel roulant, notamment des TER, qui constituent le véritable maillage territorial de transport ferroviaire, mettant ainsi en péril la performance du service et la sécurité des usagers. Le rapport de la Cour des comptes est à ce sujet sans ambiguïté : « L'analyse socio-économique devrait aussi prendre en compte les impacts négatifs induits par effet d'éviction de ressources financières rares, impacts clairement identifiés dans la pratique et qui affectent le réseau existant. Dans le temps de gestation technique des projets de LGV, tous les efforts tendent vers la justification de la construction des lignes : compte-rendu incomplet des débats publics ; biais optimiste des études de trafic en vue d'atteindre un taux de rentabilité suffisant pour la ligne (sans toujours y parvenir) ; choix au cas par cas des taux d'actualisation des

	recettes futures ; omission des conséquences d'une nouvelle ligne à grande vitesse sur les dessertes autres que les TGV, qu'il s'agisse de l'entretien du réseau existant ou de l'évolution des dessertes classiques. » A ce propos, il est utile de rappeler qu'on est passé « d'un projet prioritaire de 300 kilomètres (…) à un ensemble de LGV de plus de 850 kilomètres », ce qui montre bien, « à travers trois cas, la LGV Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux) en cours de construction, et les projets Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO Bordeaux-Toulouse) et Poitiers-Limoges, que le processus de décision n'est que partiellement rationnel. La succession des étapes menant à la décision de construction est détaillée, et met en évidence le contournement des critères de rentabilité socio-économique ainsi que l'irréversibilité du processus décisionnel, bien avant que les modalités de financement de lignes pourtant très coûteuses ne soient étudiées. » Pour ce qui est du projet de nouvelle LGV Bordeaux-Toulouse, il est encore nécessaire de rappeler que la ville de Toulouse bénéficie déjà d'une liaison TGV avec Bordeaux, et qu'elle dispose également d'une liaison directe avec Paris via Limoges, qui ne demande qu'à être investie par la technologie du train pendulaire, à la fois performante et susceptible d'être intelligemment employée au service des territoires : « Les trains pendulaires permettent d'emprunter à grande vitesse les courbes des lignes classiques et d'éviter la construction de lignes nouvelles. La technologie pendulaire, conçue initialement pour les trains classiques, a été adaptée à la grande vitesse. (…) La technique du train pendulaire aurait permis, d'après les calculs, des gains de temps correspondant à 20 minutes entre Paris et Limoges (2h30) et à 30 minutes entre Paris et Toulouse (5h30). Ces gains de temps pouvaient également être obtenus par des améliorations d e desserte qui ne nécessitaient pas la construction d'une LGV. » En conséquence, non seulement la liaison Paris-Toulouse via Bordeaux n'est pas pertinente du point de vue de géographique et d'un aménagement du territoire ménageant les espaces agricoles et naturels, mais elle serait en outre une très mauvaise opération pour le Centre-Ouest de la France, obligeant à la fois à délaisser toujours plus l'actuelle ligne POLT, dont chacun a pu constater lors de l'accident de Brétigny-sur-Orge à quel point elle était déjà scandaleusement mal entretenue, mais incitant en plus à réaliser le barreau Poitiers-Limoges, tout aussi destructeur du patrimoine agricole et naturel poitevin (déjà fortement impacté par la ligne Tours-Bordeaux) et limousin que l'est l'actuel projet pour le patrimoine agricole et naturel aquitain et toulousain. Il est bien préférable de suivre les recommandations de la Cour des comptes demandant de « mieux intégrer la grande vitesse aux choix de mobilité des Français en insérant le TGV dans une offre tirant parti de l'ensemble des moyens de transport – ferroviaire longue distance alternatif à la grande vitesse (trains à 200 km/h, pendulaires) », ce qui permettra non seulement de préserver les terres agricoles et les espaces sauvages du Sud-Ouest, évitant d'impacter irréversiblement une partie non négligeable du territoire national, mais également de faire profiter l'ensemble des territoires régionaux d'un maillage ferroviaire raisonnable sur les plans géographique et humain, et sûr d'un point de vue technique. L'abandon, dans sa globalité, du projet soumis à la présente enquête, et son remplacement par l'entretien à long terme, la rénovation et l'amélioration des trois voies existantes Bordeaux-Hendaye, Bordeaux-Toulouse et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (avec mise en place d'un train pendulaire), ainsi que des dessertes régionales de proximité dans leur ensemble, s'impose donc comme une nécessité tout à la fois financière, écologique et sécuritaire. Avis très défavorable sur l'ensemble du projet soumis à la présente enquête publique.

336	Envoyé le 2 11 2014 Nom : Chollon Prénom : Alain Département de résidence : 33 Commune de résidence : St Symphorien Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud Gironde AVIS : Autant je pense qu'une liaison Grande Vitesse Bordeaux Toulouse me semble pertinente avec aménagement de la ligne actuelle Bordeaux langon puis construction d'une ligne grande vitesse après cette sous préfecture ,autant je suis totalement opposé à la LGV vers DAx puisque nous avons une voie qui si elle est aménagée peut faire circuler des trains proche de la grande vitesse. Enfin de tels choix auraient du être envisagés avant le construction d'une autoroute entre Langon et Pau qui à mon avis gabegie environnementale et financière
337	Envoyé le 02112014 Nom : broué Prénom : julia Département de résidence : 47 Commune de résidence : feugarolles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lubat AVIS : La cour des comptes pointe la non rentabilité des lignes LGV, pourquoi en fait une nouvelle? Contrairement à l'engagement de RFF, le dossier ne prévoit aucun plan de financement. C'est un projet ruineux alors qu'il existe une alternative en modernisant les voies existantes. Ma propriété serait coupée en deux sans liaison prévue entre les deux parties. La proximité de la voie est telle que les nuisances serait très importante, et ce bien perdrait de la valeur, serait invendable. Notre patrimoine immobilier perd sa valeur foncière et résidentielle. Il vaudrait mieux être carrément exproprié que d'avoir à vivre avec la voie à 30m et l'environnement dévasté.
338	Envoyé le 02112014 Nom : GAUDOIS Prénom : Marielle Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : région Midi-Pyrénées AVIS : La desserte d'un pays, d'une région, d'une ville est un point essentiel de sa dynamique économique, culturelle, sociale. A l'heure de la mondialisation, des échanges entre pays, entre zones économiques comment peut-on imaginer que des territoires

	entiers restent en marge d'un maillage de transports efficace, sûr, rapide, moderne ? Je travaille au cœur de l'économie de mon pays et plus particulièrement de ma région, Midi-Pyrénées et dans de nombreux secteurs d'activités que sont l'industrie, le second œuvre du bâtiment, le logement social, l'agriculture. Tous ces secteurs et leurs représentants sont des acteurs et consommateurs des échanges trans-régionaux, nationaux, internationaux (transfrontaliers) rapides qui permettent d'optimiser les déplacements, d'équilibrer la richesse économique par l'implantation des entreprises bien et vite desservies. Les bassins d'emploi peuvent et doivent être développés, l'environnement doit être préservé et ne pas faire les frais de décisions pour le moins "incomplètes". REMETTONS LA FRANCE SUR LES RAILS ! N'oubliez pas Midi-Pyrénées : cette région à la fois lieu de passage historique et porteuse de hautes technologies, tournée vers l'avenir. Des milliers d'entreprises, de toutes tailles, interconnectées avec le monde en "virtuel" et aussi via les transports routiers ou aériens, ont besoin du maillage fort avec le train pour continuer à prospérer.
339	Envoyé le 02/11/2014 Nom : BARRERE Prénom : MARCEL Département de résidence : 40 Commune de résidence : Hossegor Lieu concerné par vos observations (commune, département) :Tout AVIS : Quelle personne sensée accepterait de payer 9 milliards d'euros pour gagner éventuellement 45 minutes sur un voyage en train ? Je dis éventuellement, car la somme va être payée par l'ensemble des contribuables de ce pays alors que le nombre de personnes qui vont prendre ce train est réduit à peau de chagrin. Qui peut se permettre de mettre à terre des bâtisses séculaires qui sont le patrimoine de la France, des maisons individuelles souvent érigées grâce au travail de plusieurs générations, des terres agricoles dont les produits font la renommée de la France ? Henri Emmanuelli déclare en 2013, dans "l'express", à propos du département des Landes : "....Le nombre des personnes aidées a augmenté de 22% entre 2010 et 2013, avec un pic cette dernière année. Les dossiers sont examinés un par un ,car ON NE PEUT PAS SE PERMETTRE DE GASPILLER L'ARGENT PUBLIC, si la solidarité est dévoyée, elle est rejetée.Reste qu'ici, on a pris la crise de plein fouet, notamment dans le secteur de la papeterie et de la sylviculture.....Pour retisser du lien social, il faut agir

	avec les élus locaux et les nombreuses structures associatives présentes ici; tous travaillent avec le Conseil général qui consacre chaque année 44 millions d'Euros à la lutte contre la précarité, soit le 1/10è de son budget. Nous sommes une collectivité à l'échelle humaine, ce qui nous permet d'agir concrètement, notamment par le biais du fonds d'aide aux familles qui a aidé près de 6000 foyers Landais à régler des factures de gaz et d'électricité le plus souvent, des crèches parfois. cette année, les sommes distribuées se sont accrues d e 10%, ce qui n'est pas bon signe"...... En plus d'avoir les "Pinhadars" qu'ils exploitent partagés en deux, (comme les vignerons)par la LGV, les Landais attendent toujours de l'Etat les dédommagements de la tempête de 2009 qui a cisaillé les forêts entières. La commune la plus pauvre est Laboueyre qui recense plus de 20% de chômeurs, et 12,2% de logements sociaux .....laquelle commune est prévue pour constituer un "noeud ferrovière sensible" de cette LGV....... Ce gouvernement, c'est pire que "la Chienlit" dénoncée par De Gaulle!
340	Envoyé le 02112014 Nom : LACOUCHE Prénom : Jean-Yves Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : L'arrivée du TGV à Toulouse qui la ville à 1H de Bordeaux et 3 de Paris, réelle alternative à l'avion et ouverte au plus grand nombre est d'une rare évidence en termes d'emploi, de rénovation du quartier de la gare Matabiau, de partenariat entre les entreprises bordelaises de toutes natures et Toulouse.
341	Envoyé le 2 novmbre 2014 Nom : LABELLY Prénom : Françoise Département de résidence : 33 Commune de résidence : PODENSAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : PODENSAC AVIS : Je suis opposée à ce projet dont l'utilité n'est pas justifiée alors que les usagers des lignes existentes sont quotidiennement malmenés par des retards ou des suppressions des trains TER , entre autres . L'entretien et la modernisation du réseau actuel sont sûrement beaucoup plus urgents , et moins lourds financièrement , qu'un projet dont le coût final , comme dans tous les projets de ce genre ,est sûrement mal maitrisé ,et malvenu en période de mesures d'économies.
342	Envoyé le 02 11 2014 Nom : RANCEZE Prénom : Martine Département de résidence : 33 Commune de résidence : SAINT MEDARD d'EYRANS

	Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyrans et les départements traversés. AVIS : Dans un contexte particulièrement difficile où l'argent public manque à bien des niveaux, la réalisation de la ligne à grande vitesse paraît impossible à financer, et l'on ne peut imaginer que nos grands électeurs, pour des raisons politiques et électoralistes de prestige, oseront, sans vergogne, endetter les générations futures, pour quelques dizaines de minutes gagnées sur un parcours de moins de 800km. Par ailleurs, le désenclavement de certains sites paraît totalement illusoire, car la vocation d'un TGV est d'aller vite, donc de ne pas stationner partout, sinon, il n'assure plus sa fonction, et n'a plus de raisons d'être. Enfin, le passage de cette ligne serait un désastre environnemental et patrimonial particulièrement douloureux pour les populations humaines et animales. Pour ces diverses raisons je pense que la construction de la LGV n'est pas opportune et que le projet doit être abandonné. Il me semble beaucoup plus opportun de remettre en état de bon fonctionnement , en les améliorant, les lignes existantes, de façon à augmenter leur capacité de fonctionnement, pour offrir un meilleur service à un plus grand nombre d'usagers. Martine Rancèze
343	Nom : MARQUE LEGRAND Prénom : Thérèze Département de résidence : 92 Commune de résidence : GARCHES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Yaguen Landes 40400 AVIS : Farouchement opposée à ce projet inutile, affreusement coûteux et terriblement destructeur. Alors qu'il existe une ligne vers l'Espagne via Dax pourquoi ne pas la doubler et éviter d'engager des sommes pharaoniques dont RFF n'a pas le premier euro pour un bénéfice qui reste à prouver ! Tout cela pr de sombres raisons politiques .... Assez de cette gabegie alors que la crise continue et va se durcir. Concentrons-nous sur l'entretien du réseau existant permettant le lien entre des villages ou lieux mal desservis par routes ou aéroports. Assez de ces politiques qui ne tiennent nullement compte des électeurs et habitants ces régions concernées. Un peu de respect en dehors de toute idéologie .
344	Nom : DORET Prénom : Sylvie Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux-Toulouse AVIS : bonjour,

	Nos déplacements professionnels nous conduisent à effectuer des trajets réguliers sur l'arc atlantique et l'arc méditerranéen. Nous optons pour le train chaque fois que cela est possible, car par rapport à la voiture il nous apporte une sécurité,et une économie de fatigue et de stress, et par rapport à l'avion il est moins coûteux. Nous attendons avec impatience un TGV sur l'arc atlantique, car nous pourrons alors envisager des trajets professionnels vers les villes de l'Ouest et vers Paris via Bordeaux en train, au lieu de les faire en avion, dans la mesure où Toulouse est une ville importante mais éloignée de Paris. De plus le train est un mode de transport écologique, alors favorisons les trajets professionnels par train, si ce dernier offre un service concurrentiel par rapport à l'avion et à la voiture !
345	Envoyé le 02112014 Nom : faucheux Prénom : chantal Département de résidence : - Commune de résidence : arue Lieu concerné par vos observations (commune, département) : landes AVIS : Après l autorouteA65 voilà le TGV avec ses bonimenteurs et leurs rêves de grandeur. Les bétonneurs sont de retour C est le progrès ! La nature n'à qu'a bien se tenir, les gourous de là grande vitesse se repandent en belles paroles On va gagner du temps! Construire des gares et des voies rapides! ATTENTION les vandales vont ouvrir une belle saignée à travers nos pins. On va détruire des maisons et mettre de braves gens à la rue pour que notre beau train puisse rouler dans un bruit d enfer. Je vous le dis les vautours sont la pour s en mettre plein les poches....Le pot de terre contre le pot de fer, reste la RÉVOLUTION.
346	Envoyé le 02112014 Nom : MARTIN Prénom : Tanguy Département de résidence : 33 Commune de résidence : Louchats Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Les aux projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne sont des projet qui s'opposent en tout point à l'idée de développement durable : Environnementalement : - destructions de zones humides et protégées (ZNIEF, Natura 2000), - pollution des nappes d'eau et des sources d'approvisionnement en eau de la CUB (sources de Bellefond), ouvertures de gravières destructrices de territoire (les besoins sont estimés à 30 millions de matériaux), -4 830 ha de terrain forestiers, agricoles stérilisés dans un premier temps, 6 300 ha lors du prolongement jusqu'à Hendaye, destruction de la forêt qui sera impactée en plein cœur alors que la filière bois commence à prendre une grande ampleur économique, -estimation de 2 360 rotations de camions par jour ouvré avec tout

	leur cortège de nuisances (pollution atmosphérique, routes défoncées, consommation d'énergie...), -construction des LGV sur des remblais pour franchir tous les marécages perturbant le dense réseau hydrographique landais, morcelant le territoire et faisant obstacle à la circulation des humains et des bêtes. Économiquement : - Consommation de milliard d'euros d'argent publique en période de pénurie budgétaire pour un bénéfice de quelques minutes sur des trajets de plusieurs heures, - Un investissement qui n'apportera pas un développement économique particulier au vu des faibles amélioration en terme de durée des trajets, - Un investissement qui entrainera une augmentation du cout des billets important qui aura peut-être même un effet de baisser la fréquentation des lignes TGV alors que les prix des TGV ne cesse d'augmenter déjà sans la réalisation du projet, - Un rapport cout bénéfice plus avantageux pour un simple entretien et aménagement des lignes existante avec en plus un impact environnemental moindre, Socialement : - Ce sont les populations rurales déjà les plus défavorisées qui vont supporter les impacts d'un projet qui ne bénéficiera qu'à une population vivant dans des métropoles Européenne déjà très développées. Le principe de ces projets est donc anti-solidaire, - Les seules opérateurs qui gagneront de l'argent dans ces projets sont les aménageurs privés qui vont fournir des emplois non durables et pas forcément locaux. Les exemples de concessions publiques dans les transports suivent toutes ce schéma. La défense de ce projet est donc celui d'intérêt privé contre l'intérêt général au vu des impacts évoqués ci-dessus, - Cet argent pourrait être investi dans une vraie politique de développement des territoires ruraux, à l'heure où la réforme territoriale prévoit de les satelliser encore un peu plus. Pour cela, il convient d'abandonner ces projets.
347	Envoyé le 02112014 Nom : JAVOY Prénom : FRANCINE Département de résidence : 40 Commune de résidence : AZUR Lieu concerné par vos observations (commune, département) : DEPARTEMENT 40 AVIS Je suis totalement opposée à ce projet pour les raisons suivantes : 1/ Un impact majeur et irréversible sur l'environnement et la qualité de vie de nombreux habitants du département 2/ Un coût pharaonique pour un gain de temps minime qui ne profitera qu'à très peu de gens : pour l'essentiel des Parisiens suffisamment argentés pour venir en we dans les Landes et au Pays Basque. 3/ La trahison totale de la notion de service aux usagers qui auraient plutôt besoin que l'on maintienne en vie et en état le réseau secondaire, complètement délaissé par la RFF et la SNCF. Je précise que j'utilise beaucoup le train (plusieurs fois par mois,

	principalement entre Paris et Dax, pour le reste j'ai souvent dû renoncer et prendre ma voiture car quand il s'agit de se déplacer sur d'autres axes que les axes TGV, on se rend compte que c'est quasiment la mission impossible...) et que je déplore la dégradation flagrante de la ponctualité de la ligne TGV actuelle entre Paris et Dax (à quoi sert un gain potentiel de quelques minutes quand les retards sont aussi fréquents , et souvent supérieurs à 30mn ?). Assurer la ponctualité de l'existant serait un énorme progrès...
348	Envoyé le 02112014 Nom : de la bigne Prénom : etienne Département de résidence : 78 Commune de résidence : le chesnay 78150 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : tout le trajet AVIS : Je suis opposé à une dépense qui me semble excessive eu égard aux avantages escomptés, au moment où nous commençons à réaliser que nous vivons nettement au dessus de nos moyens....le prix du billet de train va encore augmenter. Un contribuable exaspéré.
349	Envoyé le 02/11/2014 Nom : Dalet Prénom : Nicole Département de résidence : 33 Commune de résidence : Castelviel Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tout le tracé AVIS : Au moment où la Cour des comptes dénonce le déficit des lignes à grande vitesse,quel est l'intérêt de ce projet inutile, coûteux, écologiquement désastreux? L'argent public, (mes impôts),doit aller à la modernisation du réseau classique utilisé quotidiennement par 9 usagers sur 10.
350	Nom : FERRAND Prénom : Jean-Louis Département de résidence : 40 Commune de résidence : BENESSE-MAREMNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BENESSE-MAREMNE AVIS : JE SUIS CONTRE LA LGV: ELLE SERAIT RUINEUSE,DEVASTATRICE,INUTILE ET NON RENTABLE
351	03/11/2014 Nom : VILLEDIEU Prénom : Gérard et Danielle Département de résidence : 82 Commune de résidence : MOISSAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : MOISSAC et ensemble des communes des départements liées directement ou indirectement au projet de ligne LGV AVIS : En désaccord complet avec l'éventuelle création d'une ligne LGV

	Bordeaux, Toulouse. Demande de rénovation des lignes existantes et en particulier celle dite POLT Coût démesuré par rapport aux services à rendre pour un gain de temps sans intérêt pour ceux qui l'utiliseraient. Ne souhaite pas que mes impôts servent à cette susceptible création de ligne. Cela en particulier pour les impôts régionaux et locaux. Je m'oppose à la disparition de villages et de terres agricoles pour un tel projet. Attention à ne pas vouloir passer en force car vous risquez de reproduire la situation vécue actuellement avec le barrage de SIVENS.
352	Envoyé le : 03/11/2014 Nom : BADARANI Prénom : Rana Département de résidence : 31 commune de résidence : Tournefeuille lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tournefeuille AVIS : Je suis pour le LGV Bordeaux Toulouse. Oui pour le LGV
353	Envoyé le : 03/11/2014 Nom : CHEVALIER Prénom : Bernard Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyrans, Gironde AVIS : Je m'oppose avec la plus grande vigueur au caractère d'utilité publique de ces deux projets élaborés par G.P.S.O : l'un concerne la construction d'une troisième voie ferrée sur la liaison actuelle entre Bordeaux Saint Jean et Saint Médard d'Eyrans et l'autre la réalisation d'une LGV reliant Toulouse et Dax à partir d'un tronçon commun entre Saint Médard d'Eyrans et Bernos Beaulac. Mon désaccord sur l'utilité publique de ces projets repose à la fois sur des arguments nationaux (généraux) et locaux. J'exposerai ceux-ci dans les lignes suivantes. Mes arguments généraux La France de 2014 est fortement endettée et elle doit réduire de façon drastique cet endettement sans pour autant taxer continuellement et de façon toujours plus incisive ses habitants tout en réduisant les aides sociales nécessaires à la cohésion nationale. Ces arguments sont aussi valables pour les collectivités territoriales qui s'engagent souvent dans ce type de projets très coûteux. Ils s'appliquent aussi à R.F.F. qui affiche un déficit considérable. La somme annoncée pour ces projets est aujourd'hui de l'ordre de 9 milliards. Mais on peut fortement en douter tant l'expérience de la construction des dernières LGV nous a appris à être méfiants. Quoi qu'il en soit, cette somme n'est nullement compatible avec l'état des finances publiques. Une partie de cette somme devrait aller vers l'enseignement, la formation afin que nos compatriotes soient plus aptes à trouver leur place dans le monde du travail ce qui réduirait le fléau du ch

ômage.

Ces projets sont faits pour 8 à 10 % de notre population (chiffres donnés dans les divers documents de cette enquête) ; mais R.F.F. et la S.N.C.F. devraient se soucier davantage du caractère service public du transport ferroviaire. Si de tels projets voyaient le jour, ils serviraient à quelques uns mais tous les imposables paieraient. D'autre part R.F.F. et la S.N.C.F. ont négligé grandement la sécurité des lignes TER, RER, … (voir l'accident de Brétigny) qui sont utilisées par une grande partie de la population ; dans ces conditions ces deux organismes devraient se soucier en priorité de l'entretien et de la modernisation des lignes ferroviaires existantes.

Dans les enquêtes antérieures à la construction des LGV, la S.N.C.F. a toujours annoncé des performances de rentabilité qui se sont avérées inexactes. Le dernier rapport de la Cour des Comptes sur ce sujet en témoigne. Le réseau LGV en France est grandement déficitaire et ces projets G.P.S.O. viendraient sans nul doute augmenter cet endettement. Et ce n'est pas les dernières mesures proposées par la S.N.C.F. (augmentation du coût des billets, échange des billets plus onéreux,…) qui vont améliorer cette situation.

La France n'a plus depuis longtemps les capacités financières pour faire vivre un réseau LGV, n'aggravons pas ce constat en réalisant ces projets G.P.S.O.

Mes arguments locaux

Ma commune de Saint Médard d'Eyrans sera sacrifiée si de tels projets se réalisaient. En effet au cœur du village nous aurons une troisième voie ferrée (une quatrième au niveau de la nouvelle halte), un saut de mouton à la sortie du centre bourg constituant le départ de la LGV et enfin un viaduc enjambant en particulier le ruisseau du Saucats. De tels aménagements vont entraîner de nombreuses nuisances pour notre vie quotidienne. Actuellement, notre cadre de vie (proche de la ruralité) satisfait grandement notre population.

Ces projets au cœur du village :

-vont modifier les déplacements entre les divers quartiers. En particulier, la suppression des deux passages à niveau va rendre très difficile la circulation entre les parties est et ouest de la commune. Le même inconvénient sera apporté d'une part par l'existence d'une troisième voie ferrée et d'autre part par une quatrième le long de la nouvelle halte ;

-vont aggraver les nuisances sonores dans tout le centre bourg ; des murs anti-bruit ne sont jamais efficaces à 100 %. D'autre part, ils entraînent une nuisance visuelle importante ;

-vont apporter une détérioration importante de notre voirie pendant les travaux. De tels projets nécessitent l'utilisation de camions lourdement chargés qui sont source de dégâts sur le réseau routier de petites communes ;

-vont diminuer l'attractivité du dynamisme de notre commune. Qui voudra venir habiter à Saint Médard d'Eyrans si de tels projets se réalisaient…venir voir des murs anti-bruit, des trains qui passent …

	-vont détériorer notre environnement qui est aussi celui des nombreux touristes présents sur notre territoire. En effet, le saut de mouton ainsi que la nouvelle LGV traverse une zone normalement protégée Natura 2000. Il est surprenant que G.P.S.O. se soucie peu du respect des lois qui gouvernent de telles zones. D'autre part, les habitants de notre quartier du Priou proche du saut de mouton seront fortement impactés par des nuisances sonores et visuelles ; -vont réduire et même anéantir l'intérêt touristique de notre territoire. Oui, nous avons la chance d'avoir des zones humides (faune et flore remarquables), une zone Natura 2000 et une zone viticole Pessac-Léognan qui sont très appréciées par nos visiteurs. Notre Communauté de Communes de Montesquieu a déployé de nombreux moyens pour développer ce territoire ; -vont… je pourrai continuer à énumérer d'autres griefs. En conclusion, non ces projets de G.P.S.O. ne sont pas d'intérêt public. J'exprime un avis totalement défavorable à ces projets. En revanche, j'examinerai d'une façon bienveillante une nouvelle enquête concernant l'amélioration de la ligne actuelle Bordeaux-Toulouse.
354	Envoyé le : 03/11/2014 Nom : dumesnil Prénom : emmanuel Département de résidence : 31 commune de résidence : Balma lieu concerné par vos observations (commune, département) : haute garonne AVIS : Bonjour, Ce projet de LGV me semble essentiel tant au plan professionnel que personnel pour permettre à Toulouse d'être mieux desservi. Aujourd'hui les durées des voyages Toulouse Paris sont trop pénalisants par rapport à d'autres régions comme le Languedoc Roussillon qui bénéficient du TGV depuis longtemps. L'emploi, le tourisme et plus généralement l'attractivité de Midi Pyrénées souffrent de cette situation. La LGV supprimera ou au moins réduira sensiblement cet handicap. Bonne journée, Emmanuel Dumesnil
355	Envoyé le : 03/11/2014 Nom : NICOLLE Prénom : Ludovic Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Chef d'entreprise, dont 90% de la clientèle est située à Paris, le passage du TGV par la gare Matabiau de Toulouse est un impératif pour le développement économique de ma société.
356	Envoyé le : 03/11/2014 Nom : LABATUT Prénom : André Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint Elix le Chateau

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS l'utilisation de la LGV permet en 3.10h de relier les 2 capitales en prenant en compte les délais d'accés et de retour des aéroports, le temps de trajet est -pour des RV intra muros - identique à l'avion, quand ils sont à l'heure.. avec la faculté d'utiliser le trajet pour travailler dans d'excellentes conditions, et beaucoup moins de stress très favorable à ce projet
357	Envoyé le : 03/11/2014 Nom : FEUILLASSIER Prénom : ROBERT Département de résidence : - commune de résidence : MISSON lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Ces nouvelles lignes ne sont utiles qu'à ceux qui les construisent à des prix déments. La non rentabilité de ces lignes a été prouvée.... IL EST URGENT DE CONTINUER .... dans l'intérêt des mêmes.
358	Envoyé le : 01/11/2014 Nom : mousqué Prénom : pascal Département de résidence : 82 commune de résidence : caussade lieu concerné par vos observations (commune, département) : caussade AVIS : Utilisateur régulier de la ligne POLT je pense que ce projet est inutile et beaucoup trop onéreux pour le peu d'avantages qu'en retirera la majorité de la population de la région.
359	Envoyé le : 03/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : pujo le plan lieu concerné par vos observations (commune, département) : landes AVIS : Je suis contre la mise en place de ces voies car le gain de temps ne justifie pas des travaux d'une telle ampleur (environnementale, matérielle...) et d'un tel coût. Pour créer des emplois il n'y a qu'à moderniser toutes les lignes déjà existantes cela évitera en plus que des rats puissent provoquer des accidents.
360	Envoyé le : 03/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : ygos lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint Martin d oney AVIS : Je suis contre ce projet inutile et coûteux. De plus, le lgv va passer à présent sur mes parcelles, je ne

	comprends pas comment le tracé a pu être modifié de quelques centaines de mètres sans que je puisse participer au débat. Je suis favorable à la rénovation des lignes existantes, entreprise qui me semble plus économique et écologique.
361	Envoyé le : 03/11/2014 Nom : de LANESSAN Prénom : Laurent Département de résidence : 72 commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC AVIS : A ce jour le projet comporte un tracé qui n'est pas acceptable pour la population LAYRACAISE.En effet, un viaduc passant à la hauteur du Prieuré doit être crée et défigurer totalement l'environnement visuel et sonore de notre commune. Pour ma part, j'habite sur les hauteurs de LAYRAC et lors de la construction de ma maison en 2006, les bâtiments de France m'ont imposé un tas de contraintes car nous sommes sur les chutes des Coteaux de Gascogne. Pourquoi RFF aurait il le droit de faire n'importe quoi? Deux poids, deux mesures!! Peut être que le Tribunal administratif pourra trancher cette question. Ce tracé comporte un nombre important d'expropriations (particuliers, entreprises) et avec des drames familiaux à la clé. Un nouveau tracé a été pensé, le H228 TER, qui est nettement moins traumatisant que ce soit d'un point de vue environnemental ou humain. De plus, ce tracé a été validé par le conseil municipal de LAYRAC et par l'agglo d'AGEN Merci de regarder de très près ce nouveau tracé et de prendre en considération tous les éléments favorables à celui-ci en toute impartialité. MR et MME Laurent de LANESSAN
362	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : Société civile immobiliere du domaine d'Eyrans/ de Seze Prénom : Claude Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint médard d'Eyrans AVIS : Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car : 1°/ le coût estimé à ce jour de la construction de ces lignes à Grande Vitesse est exorbitant et ne sera pas couvert par leur exploitation car les prévisions de trafic les plus récentes montrent que celle-ci sera déficitaire au moins pour de nombreuses années. 2°/ leur mode de financement apparemment impossible pour l'Etat et RFF/SNCF dans les années à venir est totalement indéterminé et inconnu, ce qui est choquant et, selon la récente jurisprudence administrative de Bordeaux notamment, illégal. 3°/ Ces lignes ne concerneront qu'une faible partie des usagers du train (actuellement seuls 10% des usagers de la SNCF utilisent les Trains à Grande Vitesse.) 4°/ La constructions de ces lignes va entrainer des dégâts

	considérables à l'environnement : Dans notre commune de Saint Médard d'Eyrans et dans les communes limitrophes, la ligne va détruire une zone sensible humide classée NATURA 2000 à l'interet écologique évident, couper en deux plusieurs propriétés viticoles en AOC Graves, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident. 5°/ Cette construction grévera pour de longues années les finances de RFF/SNCF et creusera encore plus le déficit du budget de l'Etat, ce qui implique un alourdissement de nos impôts, et de plus, l'amélioration nécessaire et urgente du service rendu au plus grand nombre d'usagers en pâtira. Nous pensons que la rénovation et la sécurisation substantielles des voies existantes, conjuguée à l'utilisation, pour les liaisons les plus rapides, de matériel roulant adapté à des vitesses élevées (plus de 200 km/h) sur voie classique, amélioreront le service rendu à tous les usagers. L'écart de temps pour un trajet Bordeaux-Toulouse entre cette solution et la LGV projetée (plus longue de 40kms que le tracé actuel Bordeaux –Toulouse) tombe à 15 minutes pour les liaisons sans arrêts et moins pour les liaisons avec seulement un arrêt. Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen. Enfin, selon une étude rendue publique et non sérieusement contestée par RFF preuves à l'appui, même avec un niveau d'amélioration ambitieux des voies existantes avec suppression de tous les passages à niveaux, redressement des courbes les plus lentes, création d'une ou deux déviations sur Bordeaux-Toulouse, le coût de cette rénovation est au moins 3 fois moins élevé que celui de la construction de la LGV. Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entrainera sans doutes les mêmes réactions.
363	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : DELEST Prénom : Olivier Département de résidence : 33 commune de résidence : Podensac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Michel de Rieufret AVIS : Des coûts faramineux, trop d'argent a déjà été consacré à ces projets destructeurs, inutiles et ruineux. Sans parler de la détérioration de l environnement, des expulsions prévues, du peu d intérêt pour le contribuable lambda, les gènes engendrées lors des travaux et au final seront considérables… Les raisons ne manquent pas pour se rendre à l'évidence.
364	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Objet : Politique de transport et aménagement du territoire Monsieur le Président,

	J'ai pris connaissance du projet GPSO sur le site internet. Je pense que ce projet serait un atout indéniable pour toute la région Midi-Pyrénées, y compris le Comminges, en facilitant les liaisons avec Bordeaux et Paris. Il aurait aussi l'avantage de freiner l'augmentation du trafic aérien de Toulouse-Blagnac qui, sans ligne TGV, nécessiterait la construction d'un second aéroport qu'aucune commune pressentie n'accepterait. Je ne peux être a priori que favorable à ce projet. Cependant, j'ai noté que le coût de construction de cette ligne nouvelle avoisinerait les dix milliards d'euros, probablement nettement plus, car on peut supposer que RFF l'a sous-estimé comme ce fut le cas pour d'autres lignes récentes. Or, j'apprends aujourd'hui la fermeture sine die de la voie ferrée Montréjeau-Luchon ! (voir l'article de la Gazette du Comminges de la semaine dernière). Il semble très peu probable que RFF ait réellement l'intention de la rouvrir à l'issue d'une étude dont on peut penser qu'elle y sera défavorable en raison de son coût annoncé (cinquante millions d'euros - la moitié de ce que nous coûtera l'abandon de l'écotaxe !). A noter que cette ligne n'a fait l'objet d'aucun programme de grosses réparations depuis 60 ans, et donc qu'il n'y a pas lieu de s'étonner qu'il faille aujourd'hui refaire voie et caténaires. Il y a quelque chose d'absurde à annoncer un Grand Projet Sud-Ouest, dont la Cour des Comptes a souligné que la rentabilité ne serait pas démontrée, et la fermeture d'une ligne vitale pour la vallée de Luchon. L'impact de cette décision serait catastrophique sur l'économie locale, un coup fatal pour le tourisme, le thermalisme et les sports d'hiver de ce secteur, déjà très touché par les inondations du 18 juin 2013 qui ont laissé des séquelles très lourdes pour les habitants et les collectivités territoriales. De nombreux hôtels et restaurants, ainsi que le Casino de Luchon, ont fermé durant ces dernières années, sans parler de plusieurs activités économiques (usine de Marignac notamment). Comment l'État, la Région, le Département pourraient-ils justifier à l'opinion publique la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse et la suppression de la dernière voie ferrée de desserte de fond de vallée pyrénéenne ? Le coût de la modernisation de cette ligne est dérisoire par rapport à celui de la LGV (0,5%). Une décision rapide et sans ambiguïté de son financement serait pour les collectivités publiques la démonstration qu'elles traitent à égalité la desserte des grandes métropoles et des zones rurales enclavées. Et pour le Gouvernement ce serait la preuve qu'il privilégie le rail à la route : la RN 125 est aujourd'hui trop chargée par un trafic lourd et il serait possible de l'alléger par une ligne remise en état et la création d'embranchements particuliers (dont celui de la Société des Eaux de Luchon, prévu dès la construction de l'usine d'embouteillage et bien d'autres). C'est pourquoi je demande que la Commission que vous présidez subordonne son avis favorable sur la LGV à la décision de modernisation de la voie ferrée Montréjeau-Luchon, dans le cadre d'un véritable Grand Projet Sud Ouest, outil essentiel de l'aménagement du territoire. Dans cet espoir, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de ma haute considération.
365	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : BAUDET

	Prénom : NATHALIE Département de résidence : 31 commune de résidence : COLOMIERS lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Responsable Expansion de la région midi-pyrénées je représente la société DECATHLON qui compte sur la région midi-pyrénées 500 emplois en équivalent temps complet au sein de nos 21 magasins et les emplois induits pour leurs fonctionnement. Nous sommes favorables à l'arrivée de la LGV dans l'intérêt de nos collaborateurs et de nos clients. Il s'agit d'un équipement structurant pour l'aménagement de notre térritoire
366	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : de seze Prénom : Marie-Esperance Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Medard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Ce projet ne peut être considéré comme d'intérêt général ou même simplement utile car : 1°/ le coût estimé de la construction de ces Lignes à Grande Vitesse est exorbitant, et ne sera pas couvert par leur exploitation car les prévisions de trafic les plus récentes montrent que celle-ci sera déficitaire pendant de nombreuses années. De plus les coûts "officiels" ne tiennent pas compte d'un certains nombres de "frais annexes" (tronçons pour rejoindre Bordeaux d'un côté et Toulouse de l'autre, mesures spécifiques pour la protection de l'environnement, construction d'une ou de deux usines électriques au gaz ou au charbon, au milieu des Landes pour couvrir les besoins en énergie supplémentaire afin d'alimenter les caténaires des motrices, ...) 2°/ leur mode de financement par l'Etat et RFF/SNCF dans les années à venir est totalement indéterminé et inconnu, ce qui est choquant et, selon la récente jurisprudence administrative de Bordeaux notamment, illégal. 3°/ Cette construction, qui ne peut obtenir aucun financement européen, grèvera lourdement et pour longtemps les finances de RFF/SNCF et creusera encore plus le déficit du budget de l'Etat (donc hausse des impôts et/ baisse de la qualité du du service rendu au plus grand nombre d'usagers). 4°/ Ces lignes ne concerneront qu'une faible partie des usagers du train (actuellement seuls 10% des usagers de la SNCF utilisent les Trains à Grande Vitesse.) 5°/ La constructions de ces lignes va entraîner des dégâts considérables à l'environnement : Sur la commune de Saint Médard d'Eyrans et dans les communes limitrophes, la ligne va passer à travers une zone sensible humide classée NATURA 2000 (et inventoriés en Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF : le risque de détruire cette faune et cette flore est immense et irréversible, le GPSO ne prévoit aucune protection), couper en deux plusieurs propriétés viticoles en AOC Graves, en détruire une complètement, risquer d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond. 6°/ Nuisances sonores : Ils est impossible de protéger phoniquement les habitations et les lotissements sur plusieurs kilomètres car la voie passe à 17 mètres au dessus des marais.

	Au dessus du « saut de mouton », il n'est pas prévu de mur anti-bruit, à cette hauteur le son portera beaucoup plus loin qu'à l'heure actuelle ! AU CONTRAIRE 7°/ La rénovation et la sécurisation des voies existantes, conjuguée à l'utilisation, pour les liaisons les plus rapides, de matériel roulant adapté à des vitesses élevées (plus de 200 km/h) sur voie classique, amélioreront le service rendu à tous 100% des usagers alors que les utilisateurs du TGV en France ne représentent que 10 % des usagers de la SNCF (peut on parler alors parler d'utilité publique ?) - une contre-étude financée par les associations et des élus du Grand Sud Ouest montre que le trajet Bordeaux-Toulouse pourra se faire en 1h20 par les voies existantes, alors que le trajet par la LGV se fera en 1h05 (à noter que le trajet est supérieur de 40 km par rapport aux voies existantes (coût du km = 23 millions d'euros) Le gain de 15 minutes sur un tel trajet justifie t'il : - 1 – la dépense - 2 – les destructions de la faune, de la flore, des habitations, des cultures - 3 - les nuisances sonores et visuelles - 4 - le risque de détérioration des sources d'alimentation en eau potable, de la ville de Bordeaux sur les quelles passerait l'ouvrage - selon une autre étude rendue publique et non sérieusement contestée par RFF, même avec un niveau d'amélioration ambitieux des voies existantes avec suppression de tous les passages à niveaux, redressement des courbes les plus lentes, création d'une ou deux déviations sur Bordeaux-Toulouse, le coût de cette rénovation est au moins 3 fois moins élevé que celui de la construction de la LGV. Pourquoi dépenser plus alors qu'on peut faire moins cher et aussi bien ? Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.
367	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : - Prénom : Amélie Département de résidence : 40 commune de résidence : VILLENAVE lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES ET AUTRES DEPARTEMENTS TOUCHES AVIS : Je suis opposé à ce projet car: - le financement n'est pas connu - il détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié - les coûts sont indéterminés (il manque entre autre l'évaluation du matériel roulant).
368	Envoyé le ; 04/11/2014 Nom : levesque Prénom : charlotte Département de résidence : 56 commune de résidence : Les Forges lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Medard d'Eyrans 56 AVIS : OBSERVATIONS RELATIVES AUX LIGNES NOUVELLES BORDEAUX-

	TOULOUSE/BORDEAUX-DAX : Ce projet ne peut être considéré comme d'intérêt général ou même simplement utile car : 1°/ le coût estimé de la construction de ces Lignes à Grande Vitesse est exorbitant, et ne sera pas couvert par leur exploitation car les prévisions de trafic les plus récentes montrent que celle-ci sera déficitaire pendant de nombreuses années. De plus les coûts "officiels" ne tiennent pas compte d'un certains nombres de "frais annexes" (tronçons pour rejoindre Bordeaux d'un côté et Toulouse de l'autre, mesures spécifiques pour la protection de l'environnement, construction d'une ou de deux usines électriques au gaz ou au charbon, au milieu des Landes pour couvrir les besoins en énergie supplémentaire afin d'alimenter les caténaires des motrices, ...) 2°/ leur mode de financement par l'Etat et RFF/SNCF dans les années à venir est totalement indéterminé et inconnu, ce qui est choquant et, selon la récente jurisprudence administrative de Bordeaux notamment, illégal. 3°/ Cette construction, qui ne peut obtenir aucun financement européen, grèvera lourdement et pour longtemps les finances de RFF/SNCF et creusera encore plus le déficit du budget de l'Etat (donc hausse des impôts et/ baisse de la qualité du du service rendu au plus grand nombre d'usagers). 4°/ Ces lignes ne concerneront qu'une faible partie des usagers du train (actuellement seuls 10% des usagers de la SNCF utilisent les Trains à Grande Vitesse.) 5°/ La constructions de ces lignes va entraîner des dégâts considérables à l'environnement : Sur la commune de Saint Médard d'Eyrans et dans les communes limitrophes, la ligne va passer à travers une zone sensible humide classée NATURA 2000 (et inventoriés en Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF : le risque de détruire cette faune et cette flore est immense et irréversible, le GPSO ne prévoit aucune protection), couper en deux plusieurs propriétés viticoles en AOC Graves, en détruire une complètement, risquer d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond. 6°/ Nuisances sonores : Ils est impossible de protéger phoniquement les habitations et les lotissements sur plusieurs kilomètres car la voie passe à 17 mètres au dessus des marais. Au dessus du « saut de mouton », il n'est pas prévu de mur anti-bruit, à cette hauteur le son portera beaucoup plus loin qu'à l'heure actuelle ! AU CONTRAIRE 7°/ La rénovation et la sécurisation des voies existantes, conjuguée à l'utilisation, pour les liaisons les plus rapides, de matériel roulant adapté à des vitesses élevées (plus de 200 km/h) sur voie classique, amélioreront le service rendu à tous 100% des usagers alors que les utilisateurs du TGV en France ne représentent que 10 % des usagers de la SNCF (peut on parler alors parler d'utilité publique ?) - une contre-étude financée par les associations et des élus du Grand Sud Ouest montre que le trajet Bordeaux-Toulouse pourra se faire en 1h20 par les voies existantes, alors que le trajet par la LGV se fera en 1h05 (à noter que le trajet est supérieur de 40 km par rapport aux voies existantes (coût du km = 23 millions d'euros) Le gain de 15 minutes sur un tel trajet justifie t'il : - 1 – la dépense - 2 – les destructions de la faune, de la flore, des habitations,

	des cultures - 3 - les nuisances sonores et visuelles - 4 - le risque de détérioration des sources d'alimentation en eau potable, de la ville de Bordeaux sur les quelles passerait l'ouvrage - selon une autre étude rendue publique et non sérieusement contestée par RFF, même avec un niveau d'amélioration ambitieux des voies existantes avec suppression de tous les passages à niveaux, redressement des courbes les plus lentes, création d'une ou deux déviations sur Bordeaux-Toulouse, le coût de cette rénovation est au moins 3 fois moins élevé que celui de la construction de la LGV. Pourquoi dépenser plus alors qu'on peut faire moins cher et aussi bien ? Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen. Pour le lien : Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux : formulaire de dépôt des observations par voie électronique. / Dépôt des observations / Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux / Grand Projet Ferroviaire du Sud Ouest (GPSO) / Publications légales / Publications / Accueil - Les services de l'État en Gironde OBSERVATIONS RELATIVES A LA CREATION D'UNE 3eme VOIE FERREE ENTRE BORDEAUX ET SAINT MEDARD D'EYRANS : 1°/ Si le trafic des trains est engorgé entre Bordeaux et Saint Médard d'Eyrans, il l'est obligatoirement aussi jusqu'à LANGON car il n'y a aucun train dont le terminus est Saint Médard d'Eyrans ; tous les trains vont au moins jusqu'à LANGON. Quelle est donc l'utilité d'une 3ème voie jusqu'à St Médard d'Eyrans ? 2°/ Si des voies de délestage apparaissent nécessaires dans certaines gares entre Bordeaux et Langon pour permettre le passage des trains rapides, il serait plus logique de les prévoir dans les gares où les trains circulant entre Bordeaux et Langon s'arrêtent le plus fréquemment, à savoir les gares de BEAUTIRAN et CERONS. 3°/ cette troisième voie va s'arrêter juste à l'endroit où le tronc commun aux Lignes à Grande Vitesse projetées entre Bordeaux et Toulouse et Bordeaux et Dax doit démarrer… Ce projet apparaît donc seulement justifié par la volonté de diminuer (au moins apparemment) le coût prohibitif de cette L.G.V. ce qui est malhonnête.
369	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Ayguemorte les graves lieu concerné par vos observations (commune, département) : yguemorte les graves AVIS : Non à ce projet de LGV il serait préférable d'aménager les lignes existantes afin de réduire les temps de transport Inter régionaux utilisés aux quotidien par nous tous. Habitants en milieu rural pourquoi devrions nous payer et subir des décisions de nos gouvernants qui n'ont aucune connaissance de la réalité de notre quotidien en ce qui concerne les transports dans notre département. Je soulignerai ici les efforts réalisés depuis plusieurs années avec la mise en place du réseau Trans-Gironde plus approprié à nos besoin que de vouloir gagner quelques minutes sur un trajet LGV en déficit de voyeurs et de recettes qui va payer ? nous tous. Non à cette LGV

	qui détruira notre environnement, ne sommes pas dans une zone de Natura 2000 pourquoi accepter que RFF détruise notre patrimoine tout en nous faisant subir des nuisances énormes de bruits, de circulation routière désastreuse les 5 million de rotations de camion pour les remblais et déblais dura nt la construction laissera notre réseau routier dans quel état ? de destruction de nos paysages, de destructions de la biodiversité sur notre territoire. Comment accepter la destruction partielle de notre zone de bocage définit par une directive Européenne nous nous devons de transmettre un territoire vivable à nos enfants. Comment excepter cette construction de ligne LGV qui présente un cout par habitant démesuré dans le contexte de crise économique actuelle nous ne voulons pas subir payer et toujours payer en plus de transmettre une tel dette à nos enfants. Pourquoi ne pas écouter la cour des comptes qui dénonce clairement la no-rentabilité de ligne LGV, à quoi sert les rapports des experts et s'entêter à vouloir nous imposer un transport qui ne concernera que 8% de voyageurs. Doit-on accepter un projet qui va à l'encontre de la protection de notre environnement par des émissions de CO2 à effet de serre désastreux alors que l'on nous demande constamment de réduire cette production. Nous nous devons de protéger notre planète et ne pouvons pas accepter un projet aussi dévastateur.
370	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : hugounet Prénom : jean Département de résidence : 31 commune de résidence : toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : toulouse AVIS : Enfin PARIS à 3h10 de centre ville à centre ville . Mais que de temps perdu : 2012 /2014/2018/.....2024. En attendant, nous vieillissons !!!!
371	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : Villenave lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde et Landes AVIS : Je suis opposée à la LGV, mais favorable au passage par les voies actuelles mises aux normes pour les raisons suivantes: 1) Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. 2) RFF n'a pas tenu compte des avis émis par les citoyens qui se sont exprimés lors du débat public en 2006 ; 3) Le tracé défini par l'Union européenne (Transeuropean network for transports) a été modifié dans des conditions assez opaques 4) Bayonne - Bordeaux, avec un arrêt à Dax, par les voies actuelles : 1h 39. Avec les travaux de modernisation et de maintenance de la ligne actuelle, on tomberait à 1h 16, Avec LGV, on serait à 1h 17!!!

	Où est le progrès? Où est l'intérêt général? 5) Un budget de 13 Milliards € dont nous ne connaissons pas à ce jour le financement ; 6) Au vu des prévisions, le taux de rentabilité ne sera jamais atteint ; 7) Il n'existe pas de saturation des voies actuelles ; 8) Non prise en compte de la loi sur l'eau lors de l'enquête publique ; 9) 4830 ha espaces consommés pour les travaux ; chiffre probablement sous-estimé si le dossier est aussi peu fiable que le dossier LGV Tours-Bordeaux ; 10) RFF demande de sacrifier : 2 700 ha sylvicoles, 1 240 ha agricoles, 395 propriétés bâties, 250 ha zones humides détruites (les lagunes impactées non comptabilisées) ; 11) 8 sites Natura 2000 risquent d'être directement affectés ; 12) 41 millions de m³ de matériaux de remblai nécessaires, ce qui signifie des créations de carrières, des déplacements de 1500 camions par jours en période de travaux … pour réaliser 740 ouvrages de franchissement hydraulique, 126 viaducs ou ponts (dont 2 dépassent 1000m) et les voies. 13) Les récent événements dramatiques survenus à Sivens ont mis en évidence les dangers de ces projets pharaoniques: leur "l'utilité publique" est souvent déclarée dans l'opacité (souvent même, AVANT concertation du public), leurs financements sont fragiles, mais leurs coûts (financiers et écologiques) pour la collectivité exorbitants. Cette actualité tragique met en lumière le risque de voir la population s'élever de façon violente (ND des Landes, Sivens...) Nos Landes de Gascogne méritent mieux que cela. D'autant que des alternatives existent. Il suffirait de remettre aux normes les voies actuelles pour améliorer la sécurité et le temps de parcours des voyageurs. L'intérêt général n'est pas la somme des intérêts particuliers.
372	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : Le Guyader Prénom : Servanne Département de résidence : 37 commune de résidence : Tours lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyrans - Gironde AVIS : Madame Monsieur, Le projet de LGV cité" ci-dessous ne peut être considéré comme d'intérêt général ou même simplement utile car : 1°/ le coût estimé de la construction de ces Lignes à Grande Vitesse

	est exorbitant, et ne sera pas couvert par leur exploitation car les prévisions de trafic les plus récentes montrent que celle-ci sera déficitaire pendant de nombreuses années. De plus les coûts "officiels" ne tiennent pas compte d'un certains nombres de "frais annexes" (tronçons pour rejoindre Bordeaux d'un côté et Toulouse de l'autre, mesures spécifiques pour la protection de l'environnement, construction d'une ou de deux usines électriques au gaz ou au charbon, au milieu des Landes pour couvrir les besoins en énergie supplémentaire afin d'alimenter les caténaires des motrices, ...) 2°/ leur mode de financement par l'Etat et RFF/SNCF dans les années à venir est totalement indéterminé et inconnu, ce qui est choquant et, selon la récente jurisprudence administrative de Bordeaux notamment, illégal. 3°/ Cette construction, qui ne peut obtenir aucun financement européen, grèvera lourdement et pour longtemps les finances de RFF/SNCF et creusera encore plus le déficit du budget de l'Etat (donc hausse des impôts et/ baisse de la qualité du du service rendu au plus grand nombre d'usagers). 4°/ Ces lignes ne concerneront qu'une faible partie des usagers du train (actuellement seuls 10% des usagers de la SNCF utilisent les Trains à Grande Vitesse.) 5°/ La constructions de ces lignes va entraîner des dégâts considérables à l'environnement : Sur la commune de Saint Médard d'Eyrans et dans les communes limitrophes, la ligne va passer à travers une zone sensible humide classée NATURA 2000 (et inventoriés en Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF : le risque de détruire cette faune et cette flore est immense et irréversible, le GPSO ne prévoit aucune protection), couper en deux plusieurs propriétés viticoles en AOC Graves, en détruire une complètement, risquer d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond. 6°/ Nuisances sonores : Ils est impossible de protéger phoniquement les habitations et les lotissements sur plusieurs kilomètres car la voie passe à 17 mètres au dessus des marais. Au dessus du « saut de mouton », il n'est pas prévu de mur anti-bruit, à cette hauteur le son portera beaucoup plus loin qu'à l'heure actuelle ! AU CONTRAIRE 7°/ La rénovation et la sécurisation des voies existantes, conjuguée à l'utilisation, pour les liaisons les plus rapides, de matériel roulant adapté à des vitesses élevées (plus de 200 km/h) sur voie classique, amélioreront le service rendu à tous 100% des usagers alors que les utilisateurs du TGV en France ne représentent que 10 % des usagers de la SNCF (peut on parler alors parler d'utilité publique ?) - une contre-étude financée par les associations et des élus du Grand Sud Ouest montre que le trajet Bordeaux-Toulouse pourra se faire en 1h20 par les voies existantes, alors que le trajet par la LGV se fera en 1h05 (à noter que le trajet est supérieur de 40 km par rapport aux voies existantes (coût du km = 23 millions d'euros) Le gain de 15 minutes sur un tel trajet justifie t'il : - 1 – la dépense - 2 – les destructions de la faune, de la flore, des habitations, des cultures - 3 - les nuisances sonores et visuelles

	- 4 - le risque de détérioration des sources d'alimentation en eau potable, de la ville de Bordeaux sur les quelles passerait l'ouvrage - selon une autre étude rendue publique et non sérieusement contestée par RFF, même avec un niveau d'amélioration ambitieux des voies existantes avec suppression de tous les passages à niveaux, redressement des courbes les plus lentes, création d'une ou deux déviations sur Bordeaux-Toulouse, le coût de cette rénovation est au moins 3 fois moins élevé que celui de la construction de la LGV. Pourquoi dépenser plus alors qu'on peut faire moins cher et aussi bien ? Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen. Cordialement S Le Guyader
373	Envoyé le 04/11/2014 Nom : Le Guyader Prénom : Servanne Département de résidence : 37 commune de résidence : Tours lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyrans - Gironde AVIS : Madame, Monsieur, Je vous fais part de mon opposition aux lignes nouvelles Bordeaux/Toulouse, Bordeaux /Dax car : 1°/ Si le trafic des trains est engorgé entre Bordeaux et Saint Médard d'Eyrans, il l'est obligatoirement aussi jusqu'à LANGON car il n'y a aucun train dont le terminus est Saint Médard d'Eyrans ; tous les trains vont au moins jusqu'à LANGON. Quelle est donc l'utilité d'une 3ème voie jusqu'à St Médard d'Eyrans ? 2°/ Si des voies de délestage apparaissent nécessaires dans certaines gares entre Bordeaux et Langon pour permettre le passage des trains rapides, il serait plus logique de les prévoir dans les gares où les trains circulant entre Bordeaux et Langon s'arrêtent le plus fréquemment, à savoir les gares de BEAUTIRAN et CERONS. 3°/ cette troisième voie va s'arrêter juste à l'endroit où le tronc commun aux Lignes à Grande Vitesse projetées entre Bordeaux et Toulouse et Bordeaux et Dax doit démarrer… Ce projet apparaît donc seulement justifié par la volonté de diminuer (au moins apparemment) le coût prohibitif de cette L.G.V. ce qui est malhonnête. Cordialement S Le Guyader
374	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : ARTUS Prénom : Alain Département de résidence : 47 commune de résidence : ROQUEFORT lieu concerné par vos observations (commune, département) :

ROQUEFORT 47310
AVIS :
J'ai pris connaissance des tracés des différents projets devant être réalisés sur la commune de Roquefort et alentour (LGV, TER, nouvelle route).

Pour ce qui est de la LGV et de son tracé, je n'ai pas d'observations à formuler, j'espère seulement qu'elle contribuera efficacement au développement économique, culturel, démographique, etc… du Lot et Garonne.

En revanche, je m'interroge sur la réelle utilité du TER et de la nouvelle route.

-TER: Pourquoi ne pas relier la future gare TGV a l'actuelle gare d'Agen par une liaison routière (navettes)? Le réseau existe déjà, très direct:
-gare TGV - RD 292 - RD 119 -RD 656 - Boulevard Carnot - Gare actuelle.
Cette solution aurait le mérite d'être beaucoup moins onéreuse (coûts des expropriations, de la construction, de l'exploitation, de la maintenance) et de permettre un gain de temps entre les deux gares sans occasionner de gêne aux autres usagers de la route. Il est permis aussi de s'interroger sur la rentabilité de ce projet.

-NOUVELLE ROUTE: Le réseau susdit peut être utilisé avec une variante: utilisation de la future liaison RD 656 - RD 119 (mise en service prévue fin 2016) et de la RD 656 E (rocade d'Estillac). Pourquoi doubler cette dernière route alors qu'elles arrivent toute deux au même endroit? Le trajet n'est pas si long (5 km environ entre la RD 656 et le péage autoroutier). De plus, cette solution génèrerait des économies substantielles en termes de coût de réalisation et de maintenance.

Ces deux projets auront, à mon avis, un impact environnemental désastreux. Ils passent tous deux à faible distance de plusieurs dizaines de maisons d'habitations (15 mètres de la mienne!) d'où des nuisances sonores et visuelles, d'autant que la route franchit le ruisseau de Labourdasse en remblai. De plus, ils vont encore aggraver le morcellement du territoire déjà important dans cette zone. Ils vont également perturber gravement la faune locale (son habitat, sa circulation, sa tranquillité…). Et que va-t-il advenir de la nappe phréatique, très peu profonde à cet endroit (environ 5m)?

Pour terminer, je précise que je suis propriétaire des parcelles AM 53 (habitation), AM 69, AM 70 et AM 71. La route projetée passe au travers des 3 dernières rendant inutilisable le certificat d'urbanisme que j'ai obtenu fin 2012 (AM 69 et AM 70). Si ce projet est déclaré d'utilité publique, il en résulte un manque à gagner d'environ 180 000 € (dont 70 000 € pour l'Etat = taxe sur la plus-value immobilière) ainsi qu'une probable impossibilité de maintenir l'usage agricole du restant.

J'espère vous avoir convaincus du bien-fondé de mes observations et propositions.

Aux fins d'illustration, je vous fais parvenir par courrier postal 2 cartes annotées par mes soins.
Bonne réception.

375	Envoyé le : 05/11/2014 Nom : MARULAZ Prénom : Philippe Département de résidence : 47 commune de résidence : Layrac 47390 lieu concerné par vos observations (commune, département) : Layrac Lot et Garonne AVIS : Contribution de Philippe MARULAZ - Ingénieur agronome zootechnicien - Directeur adjoint à la retraite de la Chambre d'Agriculture de Lot et Garonne chef du service environnement et développement local. - Membre du Conseil Municipal de la commune de LAYRAC (47). et de Madame Marie Hélène MARULAZ Assistance maternelle. Adresse : « Dupont » à Layrac 47390. Monsieur le Commissaire Enquêteur, Nous souhaitons apporter notre contribution sur le projet soumis à l'enquête sur la LGV Bordeaux-Toulouse passant en Agenais et à Layrac. Nous sommes fermement opposés à ce projet pour plusieurs raisons : D'un point de vue général - Economiquement - A ce jour le coût du projet s'élève à 8,037 Milliards d'€ valeur 2011. - Le projet coûte 4 fois plus cher que la modernisation des voies ferroviaires existantes. - Comme l'a fait remarquer la cour des comptes, cette infrastructure n'est ni rentable pour le gestionnaire, ni utile pour la majorité des usagers (billet très cher). - En cette période de crise de tels projets ne feront qu'augmenter notre dette nationale. Dette que tous les français participent à essayer de combler (impôts, privatisations, taille dans les dépenses au détriment des services publiques de base). - Environnementalement et socialement - Destruction de terres agricoles et naturelles - Destruction d'entreprises industrielles, d'exploitations agricoles et donc d'emplois pérennes, les emplois crées par la construction de la LGV n'étant que temporaires et donc précaires). - Enfin elle est inutile. Elle touche moins de 10 % de la population française. Elle ne participe en rien à la transition énergétique par le ferroutage puisque ne transportant que des voyageurs (la ligne SNCF Bordeaux Toulouse n'étant pas saturée). De part son financement important et de la disparition de l'écotaxe, elle va empêcher la modernisation du réseau classique ce qui va à l'encontre de l'avis à la fois du Gouvernement mais aussi de la Cour des Comptes. D'un point de vue Lot-et-Garonnais - La ligne va faire disparaître 1500 ha de terres agricoles et naturelles . Ces terres agricoles sont situées dans le secteurs des vins de Buzet, fleuron viticole départemental et essentiellement dans la plaine de Garonne, les meilleures terres du département et de l'Aquitaine. (le diagnostic agricole établit par la Chambre d'Agriculture 47 en fait foi).

	- Cette ligne ne participera en rien au développement du département. - Le différentiel de temps sur le parcours Agen Paris est de l'ordre de 15 minutes entre la solution LGV et la solution des lignes existantes, temps à comparer avec les retards réguliers des trains. De plus que représente pour un voyageur 15' à l'époque d'internet. - Le Marmandais, le Villenevois, le Fumélois n'ont rien à gagner. Ils ont même à y perdre car cela risque d'augmenter l'attractivité du pole agenais à leur détriment. - L'Agenais risque de se transformer en cité dortoir de Toulouse et de Bordeaux avec pour conséquences la flambée du prix de l'immobilier, la flambée du prix des terres, la flambée des besoins en services avec pour corollaires l'augmentation des impôts locaux mais sans aucune plus-value industrielle (la LGV ne transporte pas de marchandises). D'un point de vue Layracais - La ligne H228 va détruire 6 entreprises et 37 emplois - La ligne va détruire 150 ha de terres majoritairement agricoles de haute qualité agronomique - La ligne va détruire 25 maisons touchant 60 habitants - Au niveau environnemental, la ligne sera source de : - destructions de zones humides (gravières), - nuisances visuelles importantes - nuisances sonores, le cahier des charges stipulant une valeur en décibel à ne pas dépasser mais ne prenant pas en compte l'émergence que provoque les passages de la rame ce qui est contraire à la loi bruit. - La ligne va être une cicatrice indélébile qui va défigurer LAYRAC pour l'avenir. La Municipalité actuelle fonde une partie de son développement sur l'attrait touristique de son vieux bourg (monuments classés, sites clunisiens). Pour ce faire elle engage en 2015 de lourds investissements de réhabilitation. La construction de la LGV réduirait ces efforts à néant car quelle personne voudrait investir à proximité de la LGV et son spectacle « son et lumière » ? C'est la mort du centre bourg qui sera donc programmé par RFF !! CONCLUSION Ce projet sera coûteux au niveau national, régional, départemental et communautaire (Agglo Agenaise). Pour l'Agenais ce projet est inutile et contraire à une occupation raisonnée de l'espace départemental. Pour Layrac il est mortifère. En conséquence nous nous opposons fermement au projet LGV Bordeaux-Toulouse proposé à l'enquête. Fait à Layrac le 05/11/2014 Marie Hélène et Philippe MARULAZ
376	Envoyé le 04/11/2014 Nom : LACROUTS Prénom : Marie-Charlotte Département de résidence : 40 commune de résidence : DAX lieu concerné par vos observations (commune, département) : Rion des Landes AVIS : Je n'habite pas un village concerné par la LGV : elle n'y passe

	pas. J'habite par contre un département qui sera très affecté par sa création puisque son trajet impacte une sacrée surface, où des gens vivent (pour certain depuis des génération = transmission de PATRIMOINE), des espèces naturelles PROTEGEES sont recensées, la faune se développe... Bref, de grandes conséquences pour des retombées.... pas franchement perceptibles. Honnêtement, quel intérêt pour le commun des landais de relier Paris en 3h30 ? Vous comptez y travailler vous ? Et pour ceux qui connaissent bien notre département, vous saurez sans doute que se rendre dans le nord de Mont de Marsan pour prendre un train LGV peut prendre un certain temps (!!!!) donc pas beaucoup moins que le trajet déjà existant au départ de bordeaux ! Bref, pas vraiment pour, il y' a tellement de chose plus importantes à traiter dans notre pays que je ne comprends pas bien les politiques. Peut être pouvons-nous demander à Vinci une petite explication, il doit y en avoir plein !!!
377	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : HABAS lieu concerné par vos observations (commune, département) : HABAS AVIS : inutile de faire une nouvelle ligne à moins que ce ne soit pour mettre les camions sur des wagons il y a assez de trains voyageurs grandes lignes, il faudrait plutôt re-actualiser et ouvrir les petites lignes et petites gares qui rendent plus service merci
378	Envoyé le :04/11/2014 Nom : Gérard VILLEDIEU Prénom : Gérard Département de résidence : 82 commune de résidence : Tarn et Garonne lieu concerné par vos observations (commune, département) : midi-pyrénées AVIS : J’ai l’honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet ditLGV/GPSO. La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d’intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Suivant les études réalisées à partir des rapports LOTI qui permettent d'analyser les prévisions faites avant la construction des LGV et les réalités observées après leur mise en service les trafics prévus sont surestimés : + 26 % C'est un projet ruineux. Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées (rapport LOTI +19%). En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres).

	D'un point de vue écologique elle serait dévastatrice. C'est sur l'ensemble des 2 lignes Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse prés de 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles complètement dénaturées auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. C'est un projet inutile. À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse. Les derniers incidents sur les lignes TER, (accidents et retards) sont une image de l'état de délabrement dans lequel se trouvent les lignes existantes et montrent la nécessite de prioriser la maintenance et la rénovation de ces lignes. Cet aménagement des voies existantes permettrait en outre d'améliorer les performances du transport ferroviaire à un coût bien moindre (étude indépendante Claraco) et participerait ainsi à une meilleure réponse aux besoins des usagers. Enfin ces rénovations des lignes existantes passent par le maintient de l'axe POLT permettant le maintien de cet axe essentiel et remettant en cause la refonte des dessertes et les menaces qui pèsent sur les liaisons directes entre Cahors, Paris et Toulouse. Les rentabilités s'effondrent. Pour le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) la rentabilité socio-économique est en nette décroissance au fil des projets. Le taux minimum de rentabilité socio-économique (TRIE) était fixé à 8 % en 2002 puis à 4 % en 2005. La cour des comptes constatant les dérives de la LGV EST (dernière mise en service) estime que si « les bilans économiques des LGV actuellement en projet ou en cours de construction devaient être corrigés de la même façon ils seraientt fortement négatifs » Guillaume Pépy président de la SNCF « 30 % des LGV ne sont pas rentables, la France ne peut plus se permettre de multiplier ces projets onéreux. Je suis persuadé que la vitesse est un faux progrès du siècle dernier et que l'avenir est dans la relocalisation, les transports de proximité et l'économie d'énergie. Voila la seule garantie de répondre à l'intérêt général dans un environnement favorable qui bénéficie de moyens de déplacements performants, confortables, sûrs et accessibles à tous. Je suis étonné voire surpris que comme nous l'affirme le CGEDD par les remarques de l'Autorité Environnementale des « raisons qui ont conduit à présenter dans le même dossier de DUP relatif aux lignes nouvelles deux parties du programme correspondant à des problématiques et à des échéances différentes, à savoir l'ensemble de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse d'une part et une partie de la ligne Bordeaux Espagne (du sud de la Gironde à Dax) d'autre part, alors que cette partie ne trouvera sa pleine justification qu'avec le prolongement de Dax à l'Espagne, en fonction de l'évolution des trafics de fret ferroviaire transpyrénéen." Cela conduit à reporter à des dates non connues aujourd'hui la prolongation de ce trajet vers l'Espagne alors que la volonté de créer un axe Nord Sud pour le transport ferroviaires fait partie des principaux arguments pour la construction de cette LGV. Je dénonce l'illégalité de cette enquête publique hors délai (article L-121-12 du Code de l'Environnement), la partialité du

débat public qui y a conduit ainsi que celle du Préfet de Région dans son communiqué de presse.
Ceci m'amène, Monsieur le président de la commission d'enquête publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse pour les raisons que je viens d'évoquer à vous faire connaître mon opposition formelle à ce projet de ligne LGV.

Tromperie sur les prévisions du débat public
J'ai l'honneur de vous demander si les arguments du débat public de 2005 n'étaient pas trompeurs, quand ils affirmaient pour emporter la décision, cette prévision : "quarante TGV Paris-Toulouse dont la moitié seraient directs" alors qu'à présent on est très loin du compte?
pour emporter la décision quand ils affirmaient cette prévision : "Il est prévu notamment que le trafic TER passera de 32 à 150 trains régionaux d'ici à 5 ans entre Toulouse et Montauban" (Cahier d'acteur Ville de Montauban) alors que dix ans après, on n'arrive pas à 50 ?
……..
J'ai l'honneur de vous faire observer que déjà dans le débat public de 2005 la contribution d'Eurosud-Transport pointait de grands soucis de financement car à cette époque là l'AFITF chargé d'assurer le financement de réseau LGV perdait une ressource majeure issue des redevances et dividendes des sociétés d'autoroutes soit 7,5 milliards de 2005 à 2012, une perte du fait de la privatisation de dites sociétés. Aujourd'hui avec le feuilleton de l'écotaxe l'AFITF se trouve face à des difficultés accrues. Comment pourront-elles être levées ?
J'ai l'honneur de vous demander comment RFF peut se permettre de faire une évaluation du nombre de voyageurs sans faire la moindre évaluation du prix du billet qui conditionne en partie l'utilisation des trains. Nous savons que sur la précédente LGV-Est les tarifs ont augmenté de 20%. Pour Bordeaux-Toulouse le rapport Claraco en comparant les prix (hors réduction) avec Marseille-Paris a pu constater cette mauvaise nouvelle : "Toulouse-Paris est déjà facturé au tarif LGV sans en avoir les performances." (page 47 de l'étude sur les potentiels de trafic). Sur le Paris-Toulouse en moyenne le prix est de 0,13 euros du kilomètre et sur Marseille-Paris de 0,14 ! Or l'amortissement de la LGV Bordeaux-Tours puis ensuite Bordeaux-Toulouse ne peut que rendre le billet si cher qu'il va inciter à utiliser la voiture ou même l'avion pour d'autres.

J'ai l'honneur de vous faire observer qu'en plaquant le modèle actuel de la LGV Paris-Marseille sur Paris-Toulouse l'étude Claraco démontre que le temps moyen de parcours sera de 3 h 42. Le 3 h 10 avancé par RFF concerne seulement un ou deux trains les plus rapides. Or ce temps réel face au temps factice a des répercussions considérables sur le report modal, en particulier des usagers de l'avion. En conséquence est-il possible de demander à ce que le report modal soit aussi calculé par rapport au temps moyen réel : 3 h 42 ?

Je vous fait observer que nul part le document de l'enquête ne mentionne le taux actuel de remplissage des TGVs circulant sur Bordeaux-Toulouse. Or une question vient naturellement : avant de proposer de nouveaux trains n'est-il pas plus judicieux pour les finances de la SNCF, en si triste état, de remplir les trains existants ? L'étude Claraco, à partir des données de la SNCF montre que les trains sont pleins à hauteur de 36% (p.7 étude sur les potentiels de trafic) il y a donc de la marge avant de multiplier

	les trains ! En fait l'augmentation du trafic proposé ne nécessiterait aucun train nouveau jusqu'à l'horizon 2030. D'autre part je vous fait observer que Paris-Toulouse par Limoges c'est 680 km et par Bordeaux 830 km. Généralement le chemin le plus court est le plus économique or la SNCF nous apprend à présent qu'à partir de 2017 pour obliger les voyageurs à passer par Bordeaux il n'y aura que des TERs pour aller de Toulouse à Brive. Il y avait les deux moyens pour aller de Toulouse à Paris, il n'y en aurait qu'un, le plus cher ! La LGV Bordeaux-Toulouse a donc un coût double : un coup propre (et très cher), et un coût induit en disqualifiant la ligne par Limoges (POLT). Qui peut expliquer cette aberration sociale et économique ? Elle serait ruineuse : Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée, 9,5 milliards aujourd'hui dans le dossier d'enquête La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). Ces chantiers n’entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l’amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. Elle serait dévastatrice : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu’à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l’on déplore l’artificialisation de l’équivalent de la surface d’un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n’épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l’ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. Voir les remarques de l'Autorité Environnementale à ce sujet (p8 du rapport). Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L’environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple.

	Elle est inutile : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. Et comme beaucoup je m'y oppose et si cela s'avère nécessaire lors de manifestations sur les lieux concernés ! Gérard VILLEDIEU
379	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : Deltort Prénom : Céline Département de résidence : 64 commune de résidence : Mazères-Lezons lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33, 40, 47, 31 AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : Elle serait ruineuse : - Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le

	montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). - Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). - Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. - Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. - Par son analyse du 23/10/2014, la Cour des Comptes met en évidence les limites de pertinence de la grande vitesse ferroviaire, et tout particulièrement de ce projet de LGV Elle serait dévastatrice : - Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. - La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEFF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. - La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2 360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. - Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. - L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. Elle est inutile : - À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. - Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). - Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV,

	leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. - La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. Nous nous y opposons !
380	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : HENRY Prénom : bertrand Département de résidence : 33 commune de résidence : 33510 lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE A BORDEAUX AVIS RIEN DE PRECIS SUR LE COUT ET QUI VA PAYER UNE ALTERNATIVE NETTEMENT MOINS COUTEUSE EST POSSIBLE EN ADAPTANT LA VOIE EXISTANTE TOUTES CES DEPENSES POUR FINALEMENT GAGNER UN QUART D'HEURE ENTRE LE VRAI TGV ET L'ADAPTATION DE LA LIGNE ACTUELLE ? EN PERIODE DE CRISE IL FAUT SAVOIR ETRE RASONNABLE ET NON PAS IRRESPONSABLE LA MODERNITE DU PAYS NE SERAIT PAS PLUS GRANDE IL SUFFIT DE REGARDER LES PAYS NORDIQUES SONT ILS MOINS MODERNES QUE LA FRANCE? JE N'EN SIUS PAS SUR
381	Envoy2 le : 04/11/2014 Nom : LEGROS Prénom : Anne Département de résidence : 40 commune de résidence : Hossegor lieu concerné par vos observations (commune, département) : Aquitaine AVIS : Je suis opposée à la construction de la LGV. Ce projet, dont l'utilité est douteuse, représente un coût pharaonique. Coût qui, je pense, nous réserve de mauvaises surprises, et ne va faire que croître dans le temps. Il y a d'autres projets qui sont de vraies priorités. Nous pouvons adapter et utiliser les structures de transport existantes. De plus, il me semble que, dans la mesure où ce sont nos impôts qui vont financer ce projet, nous avons notre mot à dire. Or il semblerait que tout est joué et décidé d'avance. Nous en avons assez que les politiques se fassent plaisir avec des projets hors du temps, de notre temps. Ecoutez un peu ce que les associations, qui

	elles étudient et connaissent tous ces projets déraisonnables, ont à dire. Nous, les consommateurs, ne voulons plus de démesure.
382	Envoyé le : 04/11/2014 Nom : OUSTRY Prénom : ERIKA Département de résidence : 31 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 et 82 AVIS : Je tiens à participer à cette enquête car, à mon avis, ces LGV, Bordeaux / Toulouse et Bordeaux / Dax, ne sont pas d'utilité publique. En effet, en ce temps de "vache maigre", où l'Etat augmente les impôts en tout genre, réduit les retraites de nos anciens, touche aux allocations familiales (sur les gros revenus, mais ce n'est que le début...car au fils des années, tous les foyers finiront par être touchés), annonce une baisse importante des subventions aux Régions....les pouvoirs d'achats des citoyens lambda s'effondrent... Bref, quand on touche presque le fond, l'heure des économies sonne.....TOUT LE MONDE L'ENTEND.....sauf LES POLITIQUES ! Ces lignes LGV, au prix pharaonique, environ 13 milliards d'euros, ne sont pas d'utilité publique, loin de là ! Je tiens à rajouter que pour la LGV Bordeaux / Toulouse : 1/ Le temps de trajet annoncé par RFF, les Hommes politiques, relayé par les médias est un MENSONGE, 3 H 10, entre Paris et Toulouse (en passant par Bordeaux) est un TEMPS PSYCHOLOGIQUE et COMMERCIAL pour rendre la LGV indispensable ! ON NOUS TROMPE ! Paris Toulouse (par Bordeaux) en 3 h 10 pour 820 km !!!!! alors que Paris Marseille en 3 h 15 pour 640 km !!!!! Je voudrais que l'on m'explique où est l'erreur..... L'ERREUR c'est le battage médiatique des Hommes politiques, qui nous mentent une fois de plus, de RFF .....En réalité, nous serions plus proche des 3 h 40 !!!.... Beaucoup moins vendeur....non ? 2/ 20 % de la population utilisent le train tous les jours, et seuls 5 % empruntent les TGV....alors, ma question, qui me parait logique : Pourquoi favoriser les TGV sur des LGV toutes neuves et laisser souffrir 95 % des usagés sur des voies non entretenues, dangereuses avec les passages à niveau, des TER bondés sans assez de places assises, des baisse du nombre de TER.....? D'après certaines études, l'aménagement des lignes existantes entre Bordeaux et Toulouse coûterait près de 2 milliards d'euros au lieu de 8 milliards pour une LGV flambant neuve. Donc 6 milliards d'économie. En plus, d'après ces études, les voies aménagées permettraient au TGV de rouler plus vite qu'à l'heure actuelle, ce qui réduirait le temps de transport.... La LGV neuve, à 8 milliards ne ferait alors gagner que 9 minutes entre Paris et Toulouse !!!!.... Dans ces conditions, la minute est HORS DE PRIX ! 3/ La cour des comptes épingle les LGV non rentables.....et les Politiques s'obstinent à soutenir, à valoriser, à vouloir d'AUTRES LGV, qui ne seront pas plus rentables....Il est peut être l'heure

	d'arrêter les erreurs en cascade ! Ces quelques points me rappellent un certain animal à plume, qui symbolise tellement bien la France, qui les deux pieds dans la ....., continue de chanter ! Allons, enfants de la patrie.....le jour est arrivé....de dire NON quand nous ne sommes pas d'accord, quand on nous ment, quand on nous oblige à payer des rêves d'Élus qui ne sont pas les nôtres, quand on augmente les dettes de prestiges, ... Les LGV ne sont plus d'utilité publique pour toutes ces raisons, et il en existe beaucoup d'autres.....les hectares de terres agricoles et viticoles sacrifiées, les milliers de camions sur les routes le temps des travaux (remblais et déblais), les constructions dans des zones inondables (vallée de la Garonne, dénaturation des paysages (Canal du Midi, Pierre Paul Riquet va se retourner dans sa tombe !)..... Il serait d'utilité publique d'améliorer l'existant utilisé par 95 % des voyageurs ! Merci de permettre aux citoyens de s'exprimer librement et sans censure. Cordialement
383	Envoyé le : 05/11/2014 Nom : Nony Prénom : Sylvie Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud Gironde AVIS : J'ai examiné les dossiers et lu de nombreux articles de presse. Je ne peux déjà plus prendre le TGV Bordeaux-Paris qui est devenu trop cher pour mes revenus (je suis fonctionnaire et mon salaire est gelé depuis 2010, mais mes seuls impôts sur le revenu ont augmenté de 25,4%). Je ne suis pas la seule car j'ai vu que seulement 8% de la population peut prendre le TGV. Pendant ce temps, la SNCF ferme des petites lignes qui servent à aller travailler tous les jours, ou refuse d'entretenir et d'améliorer les lignes existantes (la congestion du TER St André de Cubzac-Bordeaux est exemplaire, alors que le bouchon matinal sur le pont d'Aquitaine s'allonge d'année en année). Pourtant l'amélioration des voies existantes coûterait quatre fois moins cher et on nous dit qu'il faut sans cesse trouver des économies. Où est la logique ? Le cout de ces deux projets GPSO est annoncé à 13 milliards. C'est astronomique. Qui paiera les pertes ? On va nous annoncer dans quelques années qu'il faut "mutualiser les déficits", car c'est la seule chose que l'on mutualise. Les profits des entreprises du BTP (toujours les mêmes, on peut s'interroger sur la mise en concurrence) seront eux, bien sûr, privatisés. On a l'exemple aujourd'hui de l'autoroute Langon-Pau qui s'est faite, d'ailleurs, contre l'avis de la population locale. On nous dit aussi que ce projet sera créateur d'emplois. On a l'exemple de l'actuel chantier Bordeaux-Tours. Les quelques emplois

	apportés sont déqualifiés et peinent à trouver preneurs. Les emplois qualifiés sont (c'est normal) assurés par le personnel des entreprises. Sans compter qu'une fois le chantier fini, il n'y a plus rien. Côté environnement, la balafre occasionnée par l'emprise de cette ligne est énorme. Elle détruira des zones humides, et va nécessiter une production et un transport d'électricité supplémentaire. Près de 5000 ha de bois, champs et cultures seront supprimés. Mais les régions traversées, elles, ne bénéficieront d'aucune dynamisation particulière puisque, par nature, ces trains ne s'arrêtent pas. Au final, on nous propose la réalisation d'un projet couteux, dévastateur pour faire gagner quelques minutes à une infime minorité de la population. Nous sommes loin des missions de service public et de la logique de la péréquation. Pendant l'électrification de la France, la puissance publique a dépensé davantage pour les campagnes, les régions isolées ou montagneuses. Aujourd'hui on nous propose de dépenser plus pour que ceux qui ont déjà l'électricité puissent en avoir davantage, tout en maintenant les autres dans l'éclairage à la bougie. C'est l'idée de République qui est piétinée.
384	Envoyé le : 05/11/14 Nom : MARQUER Prénom : ISABELLE Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : LGV TOULOUSE AVIS : Oui je suis favorable à l'arrivée de la LGV sur TOULOUSE et le plus rapidement possible !
385	Envoyé le 05/11/2014 Nom : MOLLE Prénom : Donatienne Département de résidence : 68 commune de résidence : 68000 lieu concerné par vos observations (commune, département) : 68000 AVIS : OBSERVATIONS RELATIVES AUX LIGNES NOUVELLES BORDEAUX-TOULOUSE/BORDEAUX-DAX : Ce projet ne peut être considéré comme d'intérêt général ou même simplement utile car : 1°/ le coût estimé de la construction de ces Lignes à Grande Vitesse est exorbitant, et ne sera pas couvert par leur exploitation car les prévisions de trafic les plus récentes montrent que celle-ci sera déficitaire pendant de nombreuses années. De plus les coûts "officiels" ne tiennent pas compte d'un certains nombres de "frais annexes" (tronçons pour rejoindre Bordeaux d'un côté et Toulouse de l'autre, mesures spécifiques pour la protection de l'environnement, construction d'une ou de deux usines électriques au gaz ou au charbon, au milieu des Landes pour couvrir les besoins en énergie supplémentaire afin d'alimenter les caténaires des motrices, ...) 2°/ leur mode de financement par l'Etat et RFF/SNCF dans les années à venir est totalement indéterminé et inconnu, ce qui est choquant et, selon la récente jurisprudence administrative de Bordeaux

notamment, illégal.
3°/ Cette construction, qui ne peut obtenir aucun financement européen, grèvera lourdement et pour longtemps les finances de RFF/SNCF et creusera encore plus le déficit du budget de l'Etat (donc hausse des impôts et/ baisse de la qualité du du service rendu au plus grand nombre d'usagers).
4°/ Ces lignes ne concerneront qu'une faible partie des usagers du train (actuellement seuls 10% des usagers de la SNCF utilisent les Trains à Grande Vitesse.)
5°/ La constructions de ces lignes va entraîner des dégâts considérables à l'environnement :
Sur la commune de Saint Médard d'Eyrans et dans les communes limitrophes, la ligne va passer à travers une zone sensible humide classée NATURA 2000 (et inventoriés en Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF : le risque de détruire cette faune et cette flore est immense et irréversible, le GPSO ne prévoit aucune protection), couper en deux plusieurs propriétés viticoles en AOC Graves, en détruire une complètement, risquer d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond.
6°/ Nuisances sonores :
Ils est impossible de protéger phoniquement les habitations et les lotissements sur plusieurs kilomètres car la voie passe à 17 mètres au dessus des marais.
Au dessus du « saut de mouton », il n'est pas prévu de mur anti-bruit, à cette hauteur le son portera beaucoup plus loin qu'à l'heure actuelle !

AU CONTRAIRE
7°/ La rénovation et la sécurisation des voies existantes, conjuguée à l'utilisation, pour les liaisons les plus rapides, de matériel roulant adapté à des vitesses élevées (plus de 200 km/h) sur voie classique, amélioreront le service rendu à tous 100% des usagers alors que les utilisateurs du TGV en France ne représentent que 10 % des usagers de la SNCF (peut on parler alors parler d'utilité publique ?)
- une contre-étude financée par les associations et des élus du Grand Sud Ouest montre que le trajet Bordeaux-Toulouse pourra se faire en 1h20 par les voies existantes, alors que le trajet par la LGV se fera en 1h05 (à noter que le trajet est supérieur de 40 km par rapport aux voies existantes (coût du km = 23 millions d'euros)
Le gain de 15 minutes sur un tel trajet justifie t'il :
- 1 – la dépense
- 2 – les destructions de la faune, de la flore, des habitations, des cultures
- 3 - les nuisances sonores et visuelles
- 4 - le risque de détérioration des sources d'alimentation en eau potable, de la ville de Bordeaux sur les quelles passerait l'ouvrage
- selon une autre étude rendue publique et non sérieusement contestée par RFF, même avec un niveau d'amélioration ambitieux des voies existantes avec suppression de tous les passages à niveaux, redressement des courbes les plus lentes, création d'une ou deux déviations sur Bordeaux-Toulouse, le coût de cette rénovation est au moins 3 fois moins élevé que celui de la construction de la LGV.
Pourquoi dépenser plus alors qu'on peut faire moins cher et aussi bien ?

Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.

386	Envoyé le : 05/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint medard d eyrans AVIS : OBSERVATIONS RELATIVES AUX LIGNES NOUVELLES BORDEAUX-TOULOUSE/BORDEAUX-DAX : Ce projet ne peut être considéré comme d'intérêt général ou même simplement utile car : 1°/ le coût estimé de la construction de ces Lignes à Grande Vitesse est exorbitant, et ne sera pas couvert par leur exploitation car les prévisions de trafic les plus récentes montrent que celle-ci sera déficitaire pendant de nombreuses années. De plus les coûts "officiels" ne tiennent pas compte d'un certains nombres de "frais annexes" (tronçons pour rejoindre Bordeaux d'un côté et Toulouse de l'autre, mesures spécifiques pour la protection de l'environnement, construction d'une ou de deux usines électriques au gaz ou au charbon, au milieu des Landes pour couvrir les besoins en énergie supplémentaire afin d'alimenter les caténaires des motrices, ...) 2°/ leur mode de financement par l'Etat et RFF/SNCF dans les années à venir est totalement indéterminé et inconnu, ce qui est choquant et, selon la récente jurisprudence administrative de Bordeaux notamment, illégal. 3°/ Cette construction, qui ne peut obtenir aucun financement européen, grèvera lourdement et pour longtemps les finances de RFF/SNCF et creusera encore plus le déficit du budget de l'Etat (donc hausse des impôts et/ baisse de la qualité du du service rendu au plus grand nombre d'usagers). 4°/ Ces lignes ne concerneront qu'une faible partie des usagers du train (actuellement seuls 10% des usagers de la SNCF utilisent les Trains à Grande Vitesse.) 5°/ La constructions de ces lignes va entraîner des dégâts considérables à l'environnement : Sur la commune de Saint Médard d'Eyrans et dans les communes limitrophes, la ligne va passer à travers une zone sensible humide classée NATURA 2000 (et inventoriés en Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF : le risque de détruire cette faune et cette flore est immense et irréversible, le GPSO ne prévoit aucune protection), couper en deux plusieurs propriétés viticoles en AOC Graves, en détruire une complètement, risquer d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond. 6°/ Nuisances sonores : Ils est impossible de protéger phoniquement les habitations et les lotissements sur plusieurs kilomètres car la voie passe à 17 mètres au dessus des marais. Au dessus du « saut de mouton », il n'est pas prévu de mur anti-bruit, à cette hauteur le son portera beaucoup plus loin qu'à l'heure actuelle ! AU CONTRAIRE 7°/ La rénovation et la sécurisation des voies existantes, conjuguée à l'utilisation, pour les liaisons les plus rapides, de matériel roulant adapté à des vitesses élevées (plus de 200 km/h) sur voie classique, amélioreront le service rendu à tous 100% des usagers alors que les utilisateurs du TGV en France ne représentent que 10 %

	des usagers de la SNCF (peut on parler alors parler d'utilité publique ?) - une contre-étude financée par les associations et des élus du Grand Sud Ouest montre que le trajet Bordeaux-Toulouse pourra se faire en 1h20 par les voies existantes, alors que le trajet par la LGV se fera en 1h05 (à noter que le trajet est supérieur de 40 km par rapport aux voies existantes (coût du km = 23 millions d'euros) Le gain de 15 minutes sur un tel trajet justifie t'il : - 1 – la dépense - 2 – les destructions de la faune, de la flore, des habitations, des cultures - 3 - les nuisances sonores et visuelles - 4 - le risque de détérioration des sources d'alimentation en eau potable, de la ville de Bordeaux sur les quelles passerait l'ouvrage - selon une autre étude rendue publique et non sérieusement contestée par RFF, même avec un niveau d'amélioration ambitieux des voies existantes avec suppression de tous les passages à niveaux, redressement des courbes les plus lentes, création d'une ou deux déviations sur Bordeaux-Toulouse, le coût de cette rénovation est au moins 3 fois moins élevé que celui de la construction de la LGV. Pourquoi dépenser plus alors qu'on peut faire moins cher et aussi bien ? Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.
387	Envoyé le : 05/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence :Fronton lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 et le 82 AVIS : Je suis contre la LGV entre Bordeaux et Toulouse, tous ces milliards dépensés pour quelques minutes, c'est HONTEUX..... Le tout LGV, c'est fini ! arrêtons le gaspillage, je suis mère de famille et plus j'avance dans l'âge, plus je me dis que le seul héritage que l'on va laisser à nos jeunes, c'est UNE DETTE ! Ceux qui sont POUR ces nouvelles LGV, documentez vous.....arrêtez d'écouter nos Politiques qui font sombrer le bateau dans lequel nous sommes tous !!!... Ce ne sont pas eux qui rament mais nous, STOP AUX CHÈQUES EN BLANC ET SANS PROVISION..... Je vous laisse méditer, moi, je suis contre ces nouveaux projets !
388	Envoyé le : 05/11/2014 Nom : Damaggio Prénom : Jean-Paul Département de résidence : 82 commune de résidence : Angeville lieu concerné par vos observations (commune, département) : toute la LGV AVIS : Damaggio Jean-Paul 82210 Angeville Monsieur le président des commissaires enquêteurs, Le lundi 27 octobre à 16 h 51 dans la boîte mail des adhérents de la CCI du 31 tombe un appel à intervenir dans l'EUP en faveur de la LGV Bordeaux-Toulouse.

	Aussitôt des messages arrivent sur le site de l'enquête d'utilité publique pour dire et redire : oui, oui à la LGV. Et quand le PDG n'a pas le temps d'envoyer le message c'est la secrétaire qui s'en charge. Naturellement le thème majeur va être : "La LGV est vitale pour l'essor économique de notre région". Personne n'a jamais démontré que l'arrivée de la LGV ait suscité un développement économique mais ce lieu commun à la vie dure. Arrêtons nous sur un autre argument : "désenclaver". -"Dans le cadre du désenclavement de Toulouse" -"le développement économique du Grand Toulouse qui est pour l'instant un peu enclavé en termes de transport ferroviaire." -"le mérite de participer bien plus tôt à son désenclavement !" -"en désenclavant Midi Pyrénées" -"désenclavement de la région" En fait un intervenant croit que la LGV c'est même bon pour la ligne TER Toulouse-Luchon dont on évoque la suppression ! Ces remarques sont celles de personnes enclavées dans une cage toulousaine ! La LGV pour désenclaver Toulouse de ses embouteillages, ou Albi et même Rodez villes bien connues de Midi-Pyrénées ? La LGV qui va tuer la POLT pour désenclaver Cahors et le centre de la France ? Ces remarques sont celle de personnes enclavées dans leur petit univers. La LGV pour faciliter la circulation des 90% de gens qui ne prennent jamais le TGV et le prendront encore moins comme le démontrent les études, et l'augmentation du prix du billet est mentionnée. Que peut désenclaver un train qui ne s'arrête pas ? Il m'est arrivé d'entendre un chef d'entreprise toulousain dire, dans un excès de sincérité, que pour lui il est plus important que ses salariés arrivent à l'heure au travail grâce à des TER convenables, plutôt que de gagner 30 minutes pour aller à Paris. Quel membre de la CCI a pris une fois le TER Muret-Toulouse à l'heure de pointe ? Lequel a pris le métro à Toulouse à l'heure de pointe ? Or, ce n'est pas une prédiction mais le résultat de 10 ans de TOUT LGV, les dépenses pour les LGV tuent les lignes existantes. Jean-Paul Damaggio
389	Envoyé le 04/11/2014 Nom : PARIS Prénom : CLAUDE Département de résidence : - commune de résidence : VERSAILLES lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE, LANDES AVIS : Monsieur le Président, Permettez moi d'exprimer mon opposition au projet GPSO lignes nouvelles. Les raisons en sont multiples, mais principalement fondées sur l'impact financier et environnemental énorme d'un tel projet. Tous les dossiers l'accompagnant n'en font ressortir aucun avantage décisif en terme de service, de rentabilité économique ou environnemental. Une amélioration des structures existantes me parait de loin préférable, elle permettrait d'assurer un service équivalent en terme de rapidité de transport, de liaison internationale, sans les inconviénients incommensurables liés à ce projet.

	Soyez assuré, Monsieur le Président, de ma haute considération. Claude Paris
390	Envoyé le:05/11/ 2014 Nom : pasquet Prénom : paule Département de résidence : 82 commune de résidence : donzac lieu concerné par vos observations (commune, département) : donzac tarn et garonne AVIS : Je suis absolument contre la LGV Bordeaux-Toulouse Le projet est ruineux ,qui contrairement à l'énoncé des hommes politiques n'apportera rien à la région sinon un endettement de 50 ans voir plus alors qu'en rénovant les lignes existantes l'investissement serait entre trois à quatre fois moins élevé et rendrait services à tous les usagers Il ne faut pas oublier qu' en ce moment la Cour des Comptes dénonce le gouffre financier des lignes LGV existantes . Il faut savoir que nous n'avons aucune information sur le financement de cette nouvelle ligne . Qui paiera ?? nos impôts sans aucun doute Ce projet aura un impact dévastateur sur l'environnement et sur les biens immobiliers des riverains qui perdront jusqu'à 50% de leur valeur avec toutes les nuisances occasionnées a suivre Paule Pasquet
391	Envoué le : 05/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : BORDEAUX lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS 33650 AVIS : Ce projet ne peut pas être considéré comme d’intérêt général ou même simplement d'utilité publique car : 1°/ le coût estimé à ce jour de la construction de ces lignes à Grande Vitesse est exorbitant et ne sera pas couvert par leur exploitation car les prévisions de trafic les plus récentes montrent que celle-ci sera déficitaire au moins pour de nombreuses années. 2°/ leur mode de financement apparemment impossible pour l’Etat et RFF/SNCF dans les années à venir est totalement indéterminé et inconnu, ce qui est choquant et, selon la récente jurisprudence administrative de Bordeaux notamment, illégal.

	3°/ Ces lignes ne concerneront qu'une faible partie des usagers du train (actuellement seuls 10% des usagers de la SNCF utilisent les Trains à Grande Vitesse.) 4°/ La constructions de ces lignes va entraîner des dégâts considérables à l'environnement : Dans notre commune de Saint Médard d'Eyrans et dans les communes limitrophes, la ligne va détruire une zone sensible humide classée NATURA 2000 à l'intérêt écologique évident, couper en deux plusieurs propriétés viticoles en AOC Graves ou PESSAC-LEOGNAN, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident. 5°/ Cette construction grévera pour de longues années les finances de RFF/SNCF et creusera encore plus le déficit du budget de l'Etat, ce qui implique un alourdissement de nos impôts, et de plus, l'amélioration nécessaire et urgente du service rendu au plus grand nombre d'usagers en pâtira. Nous pensons que la rénovation et la sécurisation substantielles des voies existantes, conjuguée à l'utilisation, pour les liaisons les plus rapides, de matériel roulant adapté à des vitesses élevées (plus de 200 km/h) sur voie classique, amélioreront le service rendu à tous les usagers. L'écart de temps pour un trajet Bordeaux-Toulouse entre cette solution et la LGV projetée (plus longue de 40 kms que le tracé actuel Bordeaux –Toulouse) tombe à 15 minutes pour les liaisons sans arrêts et moins pour les liaisons avec seulement un arrêt. Les liaisons rapides pourront toujours, si nécessaire, s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen. Enfin, selon une étude rendue publique et non sérieusement contestée par RFF preuves à l'appui, même avec un niveau d'amélioration ambitieux des voies existantes avec suppression de tous les passages à niveaux, redressement des courbes les plus lentes, création d'une ou deux déviations sur Bordeaux-Toulouse, le coût de cette rénovation est au moins 3 fois moins élevé que celui de la construction de la LGV. Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entraînera sans doutes les mêmes réactions.
392	Envoyé le : 05/11/2014 Nom : lancelevee Prénom : jean luc Département de résidence : 33 commune de résidence : carbon blanc lieu concerné par vos observations (commune, département) : ensemble des deux tracés AVIS : Je suis résolument contre tous les grands travaux inutiles imposés parce qu'ils ne respectent pas l'environnement en condamnant de grands espaces naturels, parce qu'ils ne respectent pas la biodiversité, parce que n'étant pas utiles à la société et revenant très cher pour le contribuable, ils ne respectent les hommes, parce qu'il ne respecte pas les besoins en surface des ceintures maraîchères de toutes les communes traversées. Et en plus pour le projet en question, il va à l'encontre des besoins locaux de circuits courts et du développement des petites localités. Je suis très défavorable à ce projet qui va nous endetter lourdement

	financièrement et environnementalement. la cour des comptes dans un rapport récent démontre que ces projets ne sont plus rentables la justification de l'emploi créé pendant la durée du chantier ne peut à elle seule conduire à envisager de telles dépenses qui ne correspondent pas aux besoins des populations habitant dans ces zones.
393	Envoyé le :05/11/2014 Nom : faucheux Prénom : jean Département de résidence : 40 commune de résidence : ARUE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Comment peut-on dans un pays dont la dette atteint les 2000 milliards d euros poursuivre une politique du tout TGV en sachant que celle ci alourdira encore un peu plus le fardeau financier de la France? Pour gagner quelques minutes sur les trajets : Bordeaux-Hendaye et Bordeaux -Toulouse, RFF et nos hommes politiques sont prêt à sacrifier notre belle région en dilapidant un argent qu'ils n'ont pas. Ce modèle que vous voulez nous imposer a vieilli et plus grand monde n en veut. A part vous sans doute pour satisfaire votre ego. En imposant à la collectivité ces rêves de grandeur ruineux vous vous inscrivez comme responsables de la gestion financière calamiteuse de notre état et de notre région. ARRÊTONS DE GASPILLER et FINANÇONS L'ENTRETIEN DU RÉSEAU EXISTANT
394	Envoyé le : 05/11/2014 Nom : GAUPILLAT Prénom : ANNE MARIE Département de résidence : 47 commune de résidence : MARMANDE lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Un budget disproportionné dans une époque où il nous est vendu le besoin impérieux de faire des économies d'Etat et tout ça pour gagner quelques minutes sur un trajet Bordeaux Toulouse. Cela parait d'autant plus choquant que la Cour des Comptes a dernièrement montré du doigt la rentabilité du TGV. Après avoir dépensé plus de 9 milliards nous nous rendrons compte du manque de bien fondé de cette opération mais les euros auront été dépensés.
395	Envoyé le : 05/11/2014 Nom : ESPIAU Prénom : Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 / 82 AVIS : Je n'approuve pas du tout que ces nouvelles LGV se fassent. Hors de prix...La LGV traverse ma commune sur 2 km = 34 millions du km = 78 millions = 3 écoles primaires = 2 collèges neufs = 3 maisons de retraite..... la dépense est pharaonique, n'aurions nous pas les yeux plus gros que le ventre ? Pour gagner 10 minutes entre Bordeaux et Toulouse, on va sacrifier des besoins d'utilité publique bien plus importants : nos jeunes qui sont l'avenir de notre pays

	et nos anciens qui l'ont construit..... On marche sur la tête ! Dans n'importe quel foyer sensé, avant de changer de véhicule, on va d'abord déterminer quel est le budget maximal que l'on peut investir, puis on recherche le véhicule qui remplit nos besoins et respecte notre budget ! Et si on n'a pas les moyens de changer de véhicule, on investit sur celle que l'on a, puisqu'elle n'est pas cassée..... Plutôt que des LGV neuves, rénovons les lignes existantes !!!!! Ici, avec ces nouvelles LGV, aucun financement n'est proposé....donc on nous demande, par cette enquête si elles sont d'utilité publique.....mais qui va payer ? L'Etat ? abandon de l'écotaxe sous la pression des bonnets rouges..... Les Régions ? Lesquels ? la seule qui dit ouvertement vouloir régler l'addition, c'est Midi Pyrénées ..... mais certains départements ne sont pas d'accord : l'Aveyron, le Lot, le Gers.....alors, comment allons nous payer la facture. Sans compter que les subvention d'Etat aux Régions vont baisser (152 millions sur 4 ans annoncés, baisse de 8 millions l'année prochaine, puis 28 millions, puis 48 et 68 !) Au final, notre Région si belle, jalousée, proche de la Méditerranée, de l'Océan, des Pyrénées, où Airbus rayonne ainsi que la bonne bouffe et le savoir vivre...va sombrer sous la dette de prestige, sous les caprices des Élus.... Merci d'avoir lu mon commentaire et je souhaite qu'il fasse réfléchir.....
396	Envoyé le : 05/11/2014 Nom : ROBIN Prénom : Bernard Département de résidence : 33 commune de résidence : Balizac lieu concerné par vos observations (commune, département) : département et commune AVIS : En préalable, je voudrais dire qu'en ces temps de crise et de restriction budgétaire, il me semble déraisonnable d'engager des dépenses pharaoniques pour construire une nouvelle ligne grande vitesse entre Bordeaux Toulouse et Dax. De plus la cour des compte a émis un doute sur la rentabilité financière des lignes TGV et l'accroissement de l'endettement déjà conséquent de RFF aura obligatoirement des répercussions sur le prix des billets. Ce n'est pas respecter la notion de service public que de proposer un projet apportant un gain de temps minime à une minorité d'usagers relativement aisée Concernant plus précisément la Gironde, il me semble qu'il serait plus efficace, plus rentable et source d'amélioration du service rendu aux usagers de rénover les voies existantes. En effet la qualité de service des liaisons Arcachon-Bordeaux, Libourne-Bordeaux ou Langon- Bordeaux n'est pas au rendez vous, et beaucoup d'usagers se détournent du transport ferroviaire.

	Concernant la commune de Balizac, ce projet coupe la population en deux, en effet la commune est composée de plusieurs quartiers dont la population est aussi nombreuse que celle du bourg proprement dit. La LGV va isoler des quartiers comme par exemple Triscos, mettre en péril l'unité de la commune, avoir un impact négatif sur l'évolution de la population à cause des nuisances sonores et par conséquence un risque sur la pérennité de l'école primaire. Ce projet n'apportera donc aucune retombée positive pour la commune. De plus il n'y aura pas d'amélioration des transports vers Bordeaux où une grande partie de la population travaille, puisqu' aucun arrêt n'est prévu en Sud gironde . Notre commune a déjà connu ce genre de projet qui défigure notre environnement sans améliorer la qualité de la vie locale : exemple du doublement du gazoduc qui traverse Balizac sans offrir aux habitants la possibilité de se raccorder au réseau de gaz. Je suis donc totalement opposé à ce projet qui ne répond en aucun cas aux besoin du plus grand nombre et qui va grever les budgets des régions participantes
397	Envoyé le : 06/11/2014 Nom : LEYGUE Prénom : CLAUDE Département de résidence : 47 commune de résidence : NERAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : FEUGAROLLES avis/ ce projet ruineux,alors que toutes les collectivités ne cessent d'essayer de faire des économies, doit etre abandonné. il est urgent de se pencher sur la rénovation de la ligne existante comme l'a démontré à plusieurs reprises les études d'organismes indépendant. Contrairement aux idées reçus, cette ligne n'aura aucun impact sur l'économie du département du lot et garonne. Et en plus il impacte directement un site classé monument historique : le chateau de Trenquelleon qui verra se dresser un viaduc de plus de 60 m de haut à proximité.il est encore temps d'abandonner ce projet.
398	Envoyé le : 06/11/2104 Nom : JUNCA Prénom : ERIC Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE/BORDEAUX/PARIS AVIS : Une liaison Toulouse Bordeaux par TGV est une évidence et une urgence absolue !
399	Envoyé le : 06/11/2014 Nom : SEMPERE Prénom : Alain Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Médard d'eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'eyrans Gironde AVIS : En cette époque d'économie, pourquoi investir des millions

	d'euros pour une ligne LGV de 200 kms (Bordeaux-Toulouse) avec en plus une halte à Agen qui fera gagner 10 minutes par rapport à la ligne classique. Ne serait il pas plus important d'entretenir la ligne existante qui est indispensable pour les milliers de personnes qui l'emprunte tous les jours pour se rendre au travail. À mon avis, une ligne LGV n'est rentable en matière de gain de temps que sur une distance de 500 kms et sans arrêt.
400	Envoyé le : 06/11/2014 Nom : CEDO Prénom : AURELIA Département de résidence : 47 commune de résidence : LE PASSAGE 47520 lieu concerné par vos observations (commune, département) : LE PASSAGE 47 AVIS : M et Mme CEDO 73 Allée de Gaussens 47520 LE PASSAGE 0553962507 0614158109 Commissaires Enquêteurs Projet GPSO 2 rue Jules Ferry 33090 BORDEAUX Cedex Objet : demande d'anticipation foncière dans le cadre du GPSO Monsieur, Nous avons acquis en mai 2006 notre résidence principale sur la commune du Passage (section AP 43 et AP 44) qui constituait notre premier gros investissement pour notre couple. Nous nous sommes efforcés de mettre ce bien en valeur notamment en refaisant complètement la toiture et l'isolation. Depuis, nous avons 2 enfants et cette maison idéale pour un couple (2 chambres, sans jardin) devint trop petite pour notre famille. Nous avons donc décidé en 2012 de mener un autre projet : la construction d'une maison. Dans le montage de notre dossier, nous avons démarché plusieurs agences immobilières pour avoir une estimation financière de notre maison. Nous avions pris la décision de ne pas mettre en vente notre bien tout de suite, car les prix des locations étaient bien plus élevés que le prêt immobilier de notre maison. Nous avons effectué les démarches auprès de notre banque pour avoir une situation financière la plus correcte possible. Étant fixé sur la valeur de notre bien et la faisabilité de notre dossier, nous nous sommes engagés en février 2013 dans la construction d'une maison. Malheureusement, le 15 juillet 2013, lors de la réunion avec RFF à la mairie du Passage, vous nous avez annoncé que dans le cadre du GPSO, RFF se portait acquéreur de notre bien. Un bien devenant donc invendable : des agences immobilières réticentes à la commercialisation de notre bien, des annonces de vente laissées dans différents endroits sans retour. Des personnes ont été intéressées par notre bien mais à l'annonce du projet LGV, elles ont tout logiquement renoncé. Et il était inconcevable personnellement et financièrement de brader notre bien 50% et de mentir aux futurs

	acquéreurs. A ce moment là, engagés dans la construction, nous ne pouvions pas arrêter notre projet. Lors de la réunion individuelle avec RFF le 3 octobre 2013, nous avions fait part de notre inquiétude grandissante quant à notre future situation financière. En effet dans notre projet, la vente de notre résidence principale permettait de finir notre construction et d'éviter un endettement important. En septembre 2015 (date butoir de notre prêt immobilier construction), nous allons devoir payer le prêt immobilier de notre résidence principale ainsi que le prêt de notre construction portant notre endettement à 39%, sans parler des taxes et des charges d'entretien multipliées par deux. Nous ne mettons pas en question le bien fondé du dossier, nous ne sommes pas en colère, mais nous sommes vraiment désemparés face à la situation financière qui va se dégrader si nous attendons l'expropriation annoncée pas avant 2018. Notre projet avait été monté en «bon père de famille » sans prendre de risque et nous vivons aujourd'hui dans la peur avec une maison invendable, une construction pas terminée et des charges immobilières à venir très lourdes. Aujourd'hui, nous souhaitons prendre les devants en constituant un dossier pour anticiper l'expropriation. Notre bien est estimé aux environs de 130000€ autant dire une goutte d'eau dans la totalité de votre projet mais un poids énorme dans le notre. Nous comptons sur vous pour trouver une solution et nous expliquer nos possibilités. Dans l'attente d'une réponse espérons favorable de votre part, nous vous prions d'agréer, Monsieur, notre considération distinguée. Fait à Le PASSAGE, le 06 novembre 2014 M ET MME CEDO
401	Envoyé le : 06/112014 Nom : Cheminots - Saint Laurent Prénom : Association Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ligne Toulouse - Bordeaux AVIS : Bonjour La création de cette LGV est une hérésie, le pays est en crise économique. Un kilomètre de cette ligne permet de créer un certains nombres d'équipements publics tels que des maisons de retraire ou des foyers d'accueil. Le temps de parcours indiqué dans les publications officielles ne tiennent pas compte des arrêts en gare d'Agen et de Montauban-Bressols, ni du fait que la LGV ne commencera qu'à partir de Saint Jory. En effet la masse de ces rames TGV fait que le temps d'atteindre une vitesse maximale et que ces rames puissent s'arrêter

	est long. Il en va donc qu'entre Toulouse et Montauban, entre Montauban et Agen et entre Agen et Bordeaux, ces rames n'atteindront leur vitesse maximale que peu de temps ou pas du tout. Sans compter le cout induit par ces accélérations de décélérations, quel intérêt à gagner peu de minutes entre Toulouse et Bordeaux pour un coût si élevé. Peu de train direct entre Toulouse et Bordeaux, et ils seront obliger de ralentir en gare d'Agen et de Montauban se rapprocheront du temps indiqué, si tout va bien! Donc quel intérêt à utiliser un TGV pour aller à Paris, alors que l'avion, mettant porte à porte) autant ou moins de temps qu'un TGV. NON à la création de cette LGV qui sera un gouffre et un échec économique. OUI à un aménagement performant de la ligne classique, car la fréquence des trains (tout type confondu) permet le passage des peu de TGV qui circuleront sur cette ligne. ACSL
402	Envoyé le : 06/11/2014 Nom : PIAT Prénom : Bernard Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ligne Toulouse Bordeaux AVIS : Bonjour La création de cette LGV est une hérésie, le pays est en crise économique. Un kilomètre de cette ligne permet de créer un certains nombres d'équipements publics tels que des maisons de retraire ou des foyers d'accueil. et en ces temps où la précarité est augmentation exponentielle, nous ferions mieux de créer des emplois tournés vers ces personnes que de permettent aux grands groupes de travaux publics de faire des profits sur le dos de ces personnes. Le temps de parcours indiqué dans les publications officielles ne tiennent pas compte des arrêts en gare d'Agen et de Montauban-Bressols, ni du fait que la LGV ne commencera qu'à partir de Saint Jory. En effet la masse de ces rames TGV fait que le temps d'atteindre une vitesse maximale et que celles ci puissent s'arrêter, est long. Il en va donc qu'entre Toulouse et Montauban, entre Montauban et Agen et entre Agen et Bordeaux, ces rames n'atteindront leur vitesse maximale que peu de temps ou pas du tout. Sans compter le cout induit par ces accélérations de décélérations, quel intérêt à gagner peu de minutes entre Toulouse et Bordeaux pour un coût si élevé? Peu de train direct entre Toulouse et Bordeaux, et ils seront obliger de ralentir en gare d'Agen et de Montauban, se rapprocheront du temps indiqué, si tout va bien! Donc quel intérêt à utiliser un TGV pour aller à Paris, alors que l'avion, mettra (porte à porte) autant ou moins de temps qu'un TGV. Les abaques montrent que pour un trajet en TGV de 3h15, la part de voyageurs entre l'avion et le train est de 50-50. Dépasser ces 3h15 signifie que l'avion est plus intéressant que le TGV. De plus, il est maintenant prouvé, que le modèle TGV, à la française, n'est pas rentable, puisque nous l'utilisons comme un omnibus. Paris-Lyon est rentable, Paris- Marseille un peu moins, Paris-Bordeaux le sera certainement, ou pas loin, Par contre un TGV Toulouse-Marseille ou Toulouse-Barcelone le seraient.

	NON à la création de cette LGV qui sera un gouffre et un échec économique. OUI à un aménagement performant de la ligne classique, car la fréquence des trains (tout type confondu) permet le passage des peu de TGV qui circuleront sur cette ligne. Bernard PIAT
403	Envoyé le : 06/11/2014 Nom : gasset Prénom : nathalie Département de résidence : 40 commune de résidence : dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : dax AVIS : bonsoir, Je soutiens le projet de la ligne LGV DAX BORDEAUX, en effet les landes ont besoin d'avoir une grande ville à moins de 30 minutes; Il faut penser aux habitants qui doivent travailler à Bordeaux et surtout à tous nos jeunes qui doivent aller à l'université, (tous les parents ne peuvent pas forcement payer un logement); Très cordialement
404	Envoyé le : 06/11/2014 Nom : de VILLEMANDY Prénom : François Département de résidence : 47 commune de résidence : 47230 Lavardac lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47420 POMPOGNE Lieu dit Moulin de POUMEYROT AVIS : 1e REMARQUE: La construction de la ligne TGV tronçon Bordeaux/Toulouse par le Massif Landais n'a effectué aucun impact sur le bassin Hydrologique du secteur de Pompogne. Cet état de fait ne tiens donc pas compte de la situation hydrologique du secteur Pompogne / Castreljaloux, qui se fait essentiellement par le passage de l'eau par le sous sol. En effet l'alimentation en eau potable et des eaux thermale de la cité de Casteljaloux dépend du point de Captation de "Lagagnant" alimenté en grande partie par le bassin de la "petite avance". Le franchissement de ce ruisseau perturbera durablement l'alimentation sus-citée, avec un impact sur la population et sur l'économie locale La seule étude sérieuse sur l'alimentation aquifère du secteur date des années 1800 !! J'attends avec impatience la prochaine!! Ce manque de sérieux rends le passage de la LGV dans le secteur de Pompogne plus que problématique 2e REMARQUE: Un convoi TGV produit une étincelle tous les 100 mètres environs du fait du frottement des pinta-graphe sur les caténaires d'électrification. Hors la ligne prétend traverser un massif forestier de type landais (avec des portion de lande sèche).

	quelle étude sérieuse sur l'impact sur la traversée de ce massif forestier sensible par des convois produisant ce type d'étincelles et quelle mesures de protection environnementale supplémentaires doivent être prises en prévention par l'exploitant? Quelle contraintes lui seront imposées, qui les contrôlera? 3e REMARQUE: Le trajet sur le secteur de Feugarolles va dénaturer des joyaux du patrimoine paysagé du Lot et Garonne (3 lieux classés sur ce secteur). mais aussi détruire le secteur de Xaintrailles plus en amont (2 lieux classés), mais aussi sur le secteur de Jautan (1 lieu classé). que compte faire le donneur d'ordre et l'exploitant pour au minimum supprimer ou diminuer largement l'impact voire indemniser les habitants de ces secteurs?
405	Envoyé le : 07/11/2014 Nom : Dubus Prénom : Jean-Pierre Département de résidence : 40 Votre commune de résidence : Tarnos lieu concerné par vos observations : (commune, département) : Landes AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à un faible pourcentage de ses capacités. (entre 25% et 35% je pense). Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié... Entretenons et améliorons l'existant qui en a tant besoin avant de créer d'autres structures dont le bien-fondé reste à démontrer, même s'il est important de se projeter dans l'avenir;
406	Envoyé le : 07/11/2014 Nom : Paya Prénom : Monique Département de résidence : 40 commune de résidence : Tarnos lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tarnos AVIS : Bonjour, Je ne suis pas d'accord pour que ce projet se réalise pour aller plus vite, exproprier des familles et défigurer notre pays. Je ne veux pas que mes impôts servent à payer ce deuxième GPI2 (avec le terminal de l'autoroute ferroviaire dans notre commune). Aller plus vite ne sert à rien, les affairistes pressés n'ont qu'à prendre l'avion. La vitesse est limitée, les infrastructures actuelles sont suffisantes et suffisamment amorties. Les autres réseaux ne fonctionnent pas à 100%.C'est un gâchis et ce serait un nouveau gaspillage budgétaire. La France, à cause de sa position, va ne devenir qu'un énorme échangeur logistique pour ses 6 pays frontaliers au lieu de préserver son authenticité et son identité. Entreprendre de grands travaux pour donner du travail et réduire le chômage oui mais pour des raisons plus nobles et plus utiles comme : - intervenir systématiquement dans les communes pour reconstruire et consolider le territoire après les méfaits de tous les sinistres

	climatiques, (nous aidons toujours les autres pour qui on trouve toujours de l'argent mais qui nous aide ?) - protéger notre littoral, - promouvoir les ressources et valeurs de nos régions dont nos savoirs-faire incomparables et que nous bradons, - les pistes sont nombreuses pour redonner au pays le rayonnement légitime qu'il mérite. Arrêtons de bétonner et de nous mettre en danger. Ce projet n'apporte rien.
407	Envoyé le : 07/11/2014 Nom : DUTHEIL Prénom : Damien Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Haute Garonne AVIS Ce projet représente un vecteur important de développement économique de la Haute Garonne et plus largement de la région Midi Pyrénées: - d'une part durant les phases préparatoires au chantier où de nombreuses ingénieries et de nombreux bureaux d'études vont être amenés à intervenir et compte tenu de la teneur des prestations, ce sont majoritairement des sociétés implantées localement entre Aquitaine et Midi Pyrénées, - d'autre part en phase chantier, avec un nombre d'emplois directs et indirects importants sur tout le linéaire qui ne pourraient donner un élan aux métropoles bordelaises et toulousaines biensur mais également aux zones moins urbanisées du lot et garonne, des landes et du eventuellement du Gers. Le grand sud ouest a un grand besoin de cette bouffée d'air d'activités dans ces moments très difficiles. - enfin, en phase d'exploitation, GPSO permettra de relier la métropole toulousaine au reste des métropoles du territoire et de ne plus tout miser sur l'aéronautique. L'arrivée de la LGV a Toulouse offrira alors de nouvelles perspectives à l'échelle européenne pour envisager de nouvelles connexions avec la péninsule ibérique et donc de rapprocher nos voisins du coeur de l'Europe (même si d'autres projets sont à l'étude). La France a la chance d'être un véritable carrefour de l'Europe, à nous d'en profiter. L'abandon de ce projet serait une catastrophe économique pour toute la région et nous ne pourrions envisager que des mouvements de population importants vers les régions "connectées": Aquitaine, Languedoc Roussillon,...etc.
408	Envoy2 le : 07/11/2014 Nom : GOURGUES Prénom : Jean Michel Département de résidence : 64 commune de résidence : 64120 Saint Palais lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40990 Saint Vincent de Paul (Landes) AVIS : A mon avis la mise en chantier du projet de LGV Bordx-Dax sera

	responsable de nombreuses conséquences négatives : - au plan personnel, je suis propriétaire d'une parcelle de pins de 9ha ("Le Coumat" de 750m de long par 120m de large) en limite des communes de Gourbera et St Vincent de Paul. Le tracé définitif de la LGV a choisi de traverser ma parcelle en plein milieu entrainant ainsi des contraintes nouvelles d'accès, d'entretien et d'exploitation. Par ailleurs, au delà de la perte économique et financière générée par le fait de "couper" en 2 ilôts une parcelle d'un seul tenant, le passage ferroviaire va démultiplier le risque d'incendie pour les forêts de pins en bordure de la ligne.Donc, en tant que sylviculteur, ce projet de LGV est une totale catastrophe. - en tant que citoyen et contribuable je juge les investissements énormes liés à ce projet totalement incohérents avec la situation actuelle et future des finances publiques. De plus, le développement du covoiturage va continuer à éroder la fréquentation ferroviaire et la nouvelle ligne LGV enregistrera des pertes financières non prévues, déficit que la collectivité devra combler !! - Au niveau des structures, le projet de vouloir créer une nouvelle ligne est une aberration environnementale et technique. Entretenir et améliorer la ligne actuelle serait beaucoup plus utile et réaliste quand on fait le bilan et qu l'on confronte le gain prévu en temps de déplacement (quelques minutes) et la somme de tous les désagréments irréversibles que nous réserve la LGV Bordeaux-Dax. Pour toutes ces raisons j'exprime un avis totalement défavorable à ce projet de nouvelle ligne LGV.
409	Envoyé le : 07/11/2014 Nom : Kerbiriou Prénom : Pierre Département de résidence : 82 commune de résidence : Bressols lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bressols, Tarn et Garonne AVIS : Non à ce projet ruineux! Faudra-t-il qu'il y ait mort d'homme comme à Sivens pour que cesse cette gabegie des deniers publics ? Alors que des études indépendantes et sérieuses ont montré qu'une rénovation de la ligne actuelle économiserait la moitié (si ce n'est plus) du budget pharaonique de cette ligne à grande vitesse, les énarques persévèrent dans l'endettement des collectivités locales. Pour un quart d'heure de différence sur le temps de trajet Bordeaux Toulouse, ça fait cher de la minute. Et que dire de la gestion catastrophique de ce dossier par la municipalité de Bressols: 48 maisons et 9 entreprises détruites pour le passage de cette ligne, c'est le taux le plus élevé sur tout le parcours, et de loin. Les voiries qui ne seront pas rétablies, les nuisances sonores pendant et apres les travaux, le paysage défiguré, les emplois détruits, il n'y a rien de positif pour notre commune. On nous vend des retombées économiques mirobolantes, mais quand on voit la crédibilité des études de fréquentation largement surestimées pointées du doigt par la cour des comptes, on a de quoi s'inquiéter. Rien ne tient dans ce dossier, c'est pourquoi je réaffirme: non, non et non à la ligne LGV Bordeaux-Toulouse.

410	Envoyé le : 07/11/2014 Nom : DUHURT Prénom : Jacques Département de résidence : 40 commune de résidence : Brocas les Forges lieu concerné par vos observations (commune, département) : Grionde, Landes AVIS : Mes observations portent essentiellement sur la branche en direction de Dax, mais il me semble important de souligner au préalable le fait suivant : si on lit les observations favorables au tracé LGV en direction de Toulouse il apparaît clairement qu'elles ne font guère référence qu'aux déplacement vers Paris des cadres supérieurs et dirigeants d'entreprises de la région toulousaine. Il est peu probable que ces déplacements permettent de remplir (…et de rentabiliser) ne serait-ce qu'une rame TGV quotidienne. Alors que la plupart des acteurs associatifs se contentent aujourd'hui de se "réunir" (efficacement) par télé- ou vidéo-conférences la validité de ces déplacements pose question. Ainsi même ces multiples avis favorables doivent être raisonnablement questionnés, et remettent en cause la justification d'une ligne TGV Bordeaux-Toulouse. En ce qui concerne la ligne Bordeaux-Dax le gain de temps ne vaut certainement pas la chandelle des sommes faramineuses qui seront dépensées pour les travaux (et pour payer ensuite les billets de train afférents). Qu'il s'agisse de Bordeaux-Dax, comme de Bordeaux-Toulouse l'aménagement des voies existantes non saturées constitue certainement une bien meilleure alternative. D'autant qu'il faudra bien enfin se résoudre à prendre en compte les indispensables contraintes que les évolutions climatiques et énergétiques vont nous imposer. Alors qu'il faudrait à nos projets de société une vision de long terme, cette ligne TGV, comme trop d'autres projets que l'on tente par ailleurs de nous imposer, apparaît comme non seulement inutile, mais pour le moins néfaste. Ce ne sont pas seulement les métropoles qu'il conviendrait de dynamiser, mais l'ensemble du tissu rural qu'il importe de revitaliser, car là se situe la vraie fracture de notre société actuelle. Ces lignes TGV ne peuvent qu'aggraver les déséquilibres. Ce sont des services publics de transports de proximité qui doivent prendre la priorité. En conséquence, et pour bien d'autres arguments évoqués par d'autres citoyens dans le cadre de cette enquête, j'exprime ici un avis totalement défavorable à la mise en chantier de ces LGV. Et je souhaite vivement que soient pris en compte ces avis, et qu'il en soit donné acte à tous et à chacun, car il s'agit bien de démocratie.
411	Envoyé le : 07/11/2014 Nom : ROSSIGNOL

	Prénom : Jean-Yves Département de résidence : 33 commune de résidence : RUCH lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Le rapport de la Cour des Comptes, d'octobre 2014, intitulé "La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence" devrait inspirer les décideurs s'ils sont bien mus par la recherche de l'intérêt général.
412	Envoyé le : 07/11/2014 Nom : gaillardou Prénom : Pierre Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 et 82 AVIS : Monsieur le commissaire enquêteur Je voudrais me prononcer contre ces projets de LGV ruineux Bordeaux /Toulouse et Bordeaux / Dax.. Je suis pour une solution alternative : AMÉNAGEMENT DES LIGNES EXISTANTES, pour plusieurs raisons : - le coût plus raisonnable (2 milliards, les LGV 8 milliards), - l'utilité publique est beaucoup plus importante pour les trains du quotidien, TER, utilisés par plus de 90 % des usagers. - les TGV, qui arrivent déjà à Toulouse ! J'ai lu sur certains commentaires d'internautes :"Vivement que le TGV arrive à Toulouse, et très vite....", "la 4ème ville de France, sans TGV, c'est une aberration !", "je suis chef d'entreprise, vivement que Toulouse ait son TGV".....je tiens à signaler à ces gens là, qui n'ont pas compris grand chose, QUE LE TGV ARRIVE DÉJÀ A TOULOUSE !, et avec une rénovation des lignes, les TGV pourraient arriver encore plus vite et pour moins cher.... - les lignes seraient sécurisées, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle. Passages à niveau dangereux, aucune clôture de protection, n'importe qui peut traverser à pieds les voies, la signalétique d'après guerre..... - des hectares de terre agricole et viticole seraient épargnés - des protections sonores pourraient voir le jour....certains villages sont encore, au 21ème siècle, traversés sans aucune protection....ça c'est une aberration !....même dans la 4ème ville de France, le train passe sans que les habitants ne soient protégés du bruit..... ..... De toute façon, un jour ou l'autre, il faudra améliorer ces lignes indispensables à la région, faisons le maintenant, car c'est vraiment d'utilité publique. Et, selon moi, cette solution alternative permettrait de gagner du temps et de l'argent ! Merci de prendre ma proposition en considération.
413	Envoyé le : 07/11/2014 Nom : biscay

	Prénom : marie Département de résidence : 40 commune de résidence : tarnos lieu concerné par vos observations (commune, département) : tarnos 40 AVIS : Il faut impérativement supprimer le projet de la ligne Bordeaux Dax car ce projet d'un coût exorbitant ,ruineux et inutile pour gagner 2min par rapport au tracé actuel.
414	Envoyé le : 07/11/2014 Nom : Portes Prénom : francis Département de résidence : 47 commune de résidence : AGEN lieu concerné par vos observations (commune, département) : AGEN AVIS : J'emets de fortes réserves sur l'utilité de ce projet. C'est donc dans ce sens que nous avons proposé de développer un vrai service public du transport ferroviaire au cœur du département. Je pense que la gare devrait être la gare d'AGEN centre, au risque de voir passer des trains à 300 à l'heure sans arrêt. Je pense qu'il est prioritaire d'investir dans le renouvellement des infrastructures ainsi que dans le matériel existant. Ces investissements permettraient à la fois de répondre à la sécurité que sont en droit d'attendre les usagers mais également ils permettraient par le renouvellement des rames intercités de redynamiser l'axe transversal que constitue la liaison bordeaux Marseille et de favoriser le transport de proximité, le plus utilisé par les usagers et pour un développement du fret ferroviaire, de loin le plus écologique. Je défends l'idée du maintien d'une gare de centre-ville pour permettre une connexion complète avec le TER et le multimodal. Je pense bien que la vocation de la grande vitesse ferroviaire est de relier les métropoles ». la LGV entrainerait la mort de la gare d'Agen. Le financement d'un tel projet endetterrait les collectivités de façon irrémédiable, ce financement devrait aussi plutot étre utiliser à financer l'accessibilité en gare d'AGEN , la réouvertutre de la ligne AGEN AUCH , et AGEN VILLENEUVE.
415	Envoyé le : 08/11/2014 Nom : LAVIN Prénom : RICHARD Département de résidence : 33 commune de résidence : ST LÉGER DE BALSON lieu concerné par vos observations (commune, département) : COMMUNE DÉPARTEMENT AVI9S : La commune de St Léger de Balson coupée en 2dans le sens de la longueur sur une largeur de 150 mètres plus une sous-station électrique de 2 hectares, un viaduc sur la Hure à 16 m de hauteur de 200m de long ,un autre sur le Baillon encore plus long et encore plus haut, sans parler du triangle du Ciron. C'est un projet dévastateur,uniquement au profit des multinationales (VINCI, ALSTOM) relayé par

	des élus à leur service .ce projet n'est pas d'utilité publique .les sommes englouties 13 milliards d'euros (1 milliard au bas mot pour la région,Aquitaine) seraient bien plus utiles pour la santé ,l'éducation, la rénovation des voies existantes.c'est une aberration économique que de prétendre que pour gagner 5 ou10 minutes sur un trajet nécessite de dépenser de telles sommes. Cela ne crée pas d'emplois à part des emplois temporaires ,sous-payés, les équipes de ce type de projet étant déjà constituées. Dévaster une région, artificialiser les terres (un département moyen disparaît tous les 7 ans) continuer à imposer aux populations des projets donc ne seront les bénéficiaires que les actionnaires des grandes entreprises et quelques élus mono maniaques à leur service est un véritable scandale. Je suis donc contre ce projet qui n'est pas un projet d'utilité publique.
416	Envoyé le : 08/11/ 2014 Nom : LAVIN Prénom : RICHARD Département de résidence : 33 commune de résidence : ST LÉGER DE BALSON lieu concerné par vos observations (commune, département) : COMMUNE DÉPARTEMENT AVIS : La commune de St Léger de Balson coupée en 2dans le sens de la longueur sur une largeur de 150 mètres plus une sous-station électrique de 2 hectares, un viaduc sur la Hure à 16 m de hauteur de 200m de long ,un autre sur le Baillon encore plus long et encore plus haut, sans parler du triangle du Ciron. C'est un projet dévastateur,uniquement au profit des multinationales (VINCI, ALSTOM) relayé par des élus à leur service .ce projet n'est pas d'utilité publique .les sommes englouties 13 milliards d'euros (1 milliard au bas mot pour la région,Aquitaine) seraient bien plus utiles pour la santé ,l'éducation, la rénovation des voies existantes.c'est une aberration économique que de prétendre que pour gagner 5 ou10 minutes sur un trajet nécessite de dépenser de telles sommes. Cela ne crée pas d'emplois à part des emplois temporaires ,sous-payés, les équipes de ce type de projet étant déjà constituées. Dévaster une région, artificialiser les terres (un département moyen disparaît tous les 7 ans) continuer à imposer aux populations des projets donc ne seront les bénéficiaires que les actionnaires des grandes entreprises et quelques élus mono maniaques à leur service est un véritable scandale. Je suis donc contre ce projet qui n'est pas un projet d'utilité publique.
417	Envoyé le : 08/11/2014 Nom : CAZALIS Prénom : Hubert Département de résidence : 47

	commune de résidence : Nérac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot-et-Garonne (projet de LGV Toulouse-Bordeaux) AVIS : A titre personnel, je me déclare opposé à ce projet de LGV Toulouse-Bordeaux pour 3 raisons essentielles : - le coût de ce projet qui ne me paraît pas une dépense prioritaire en période de restriction budgétaire ; - mon sentiment qu'il serait préférable de rénover les lignes existantes pour tous les usagers plutôt que d'en construire de nouvelles pour quelques uns ; - l'impact exagéré de ce projet en terme de disparition de terres agricoles notamment, en comparaison de son utilité publique qui ne me paraît pas avérée.
418	Envoyé le : 08/11/2014 Nom : Lesbats Prénom : J.-Pierre Département de résidence : 40 commune de résidence : Soustons lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble du projet AVIS : Avis défavorable au projet Sur la base de l'observation suivante relative au Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest Réalisation par Réseau Ferré de France Enquête publique du 14 octobre au 8 décembre 2014 Le porteur de ce projet a conscience de trois conséquences si ce projet venait à se concrétiser, elle sont : - un impact écologique extrêmement négatif largement décrit ; - une économie financière qui ne peut pas conduire à l'équilibre ; - une économie générale contestée par les experts dont notre république s'est dotée avec la Cour des Comptes. Poursuivre une action dans ces conditions relève d'une fiction ou d'un phantasme. Sauf à penser que le porteur de projet est d'obédience libérale sans discernement, sa vue phantasmatique est à son propre fondement comme à celle des institutions ; il imagine alors la possibilité de modeler ces dernières selon les besoins, sans frein et limites autre que son bon vouloir. C'est sociologiquement et ontologiquement inacceptable. Je prie donc les membres de la Commission de bien vouloir prendre en compte ma remarque pour évaluer ce projet.
419	Envoyé le : 08/11/2014 Nom : Recarte Prénom : Jacqueline Département de résidence : 64 commune de résidence:- lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : En 2012, une étude alternative est effectuée à la demande des élus de trois communautés de communes du Pays Basque.

Elle propose de moderniser la ligne existante Bordeaux-Espagne pour atteindre les objectifs suivants :

- Multiplier par sept la capacité de transport du fret ferroviaire par rapport à 2010 pour atteindre 150 trains, soit 20% de plus que la capacité connue du Y basque.

- Multiplier par deux la capacité de transport de passagers TER (40 trains).

- Doubler la capacité de transport de passagers LGV et de TER internationaux (24 trains).

- Réduire le temps de parcours Bordeaux- Bayonne de 40% (1h20).

- Réduire le temps de parcours Bordeaux-Bilbao de moitié (moins de 3h).

- Préserver tous les sites sensibles répertoriés sur le fuseau Bordeaux-Espagne.

- Réduire les nuisances sonores au minimum pour tous les riverains.

Le cabinet suisse CITEC valide la pertinence et la faisabilité des objectifs assignés en adéquation avec la croissance même la plus optimiste des trafics au cours du prochain demi-siècle.

Conformément aux recommandations du rapport Bianco, la vitesse de circulation des TGV et des TER est portée à une vitesse entre 220km/h et 160km/h ce qui constitue une hausse de qualité de service considérable.
Rappelons que sur le tronçon Dax-la frontière de la nouvelle ligne la vitesse sera limitée à 220km/h.

Les experts segmentent la ligne par tronçon pour apporter une réponse spécifique à chacun d'eux, le détail des aménagements projetés peut être consulté dans cette étude référencée ci-dessous.

L'évaluation de la modernisation de la ligne Bordeaux-Espagne se décompose comme suit :

INFRASTRUCTURES Coût estimé en M€	
Bayonne-Hendaye	
Modernisation des infrastructures	136
Suppression de PN	64
Lutte contre les nuisances sonores et solidiennes (enveloppe provisionnelle pour 30km de murs anti-bruit	200
TOTAL BAYONNE-HENDAYE	400
Bordeaux-Bayonne	
Modernisation Bordeaux-Solférino	200
Modernisation Solférino-Dax	90
Suppression des PN	110
Restructuration Dax-Bayonne	194
Suppression des PN Dax-Bayonne	206
TOTAL BORDEAUX-BAYONNE	800
TOTAL BORDEAUX-HENDAYE	1200

Source : Etude CITEC

	Ainsi cette rénovation répond à tous les objectifs pour un coût cinq fois moins élevé que la LGV Bordeaux-Espagne. Pourquoi cette étude alternative et celle de CLARACO pour Bordeaux-Toulouse ne figurent pas dans le dossier de l'enquête d'utilité publique ? Pourtant la commission Mobilité 21 dans son rapport , note « qu'une modernisation de l'existant permet souvent d'atteindre une performance quasi équivalente à celle d'une infrastructure nouvelle, pour un coût et une empreinte éco¬logique bien inférieurs. » (p.15) La France peut-elle se permettre de construire de telles infrastructures alors qu'elles « excèdent largement le budget que la nation peut leur consacrer » et que la rénovation de l'existant donnerait une performance proche ? Alors pourquoi escamoter de telles études ?
420	Envoyé le : 09/11/2014 Nom : LAFAGE Prénom : Didier Département de résidence : 82 commune de résidence : MONTAUBAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je suis très favorable au projet LGV Bordeaux - Toulouse
421	Envoyé le : 09/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : Luchon lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Le Grand Projet Sud-Ouest concerne l'aménagement du territoire dont nous faisons partie, et à ce titre nous pouvons exiger que notre voie ferrée Luchon-Montréjeau nous soit refaite en parallèle à la LGV Toulouse-Bordeaux. Sur ce sujet du train Luchon-Toulouse, nous sommes venus nombreux pour vouloir garder notre ligne hier samedi 8 novembre à la réunion publique en salle Henri Pac de Luchon. Les présentations de la première partie ont été faites par les personnalités du département (maire, députée, représentants du Conseil Général et du Conseil Régional,...), ainsi que des directeurs de RFF et de la SNCF. Le débat qui a suivi a démontré l'attachement des Luchonnais et des Commingeois à cette artère vitale pour notre vallée. Je suis d'accord avec la dernière personne qui a résumé l'opinion générale de l'assistance : "tout cela, ce n'est que des paroles en l'air !". Les histoires de boulons, de traverses, de caténaires, etc... vétustes et qui n'existent plus, ne sont destinées qu'à justifier la fermeture pure et simple de la ligne et ne sont pas à retenir, étant donné que tout devrait être refait à neuf. En ce moment, il faut trois heures pour aller à Toulouse par les transports en commun, ce qui n'incite personne à les prendre. Il faudrait viser 1 h 30 sans changement, temps que nous mettons en voiture, avec la fatigue, les embouteillages et les risques d'accident en moins. Nous avions un train de nuit qui était très pratique pour les personnes âgées venant en cure, et aussi pour les skieurs grâce

	au forfait train + ski. La fermeture de la ligne leur imposera deux changements pénibles, notamment pour les personnes à mobilité réduite, en car jusqu'à Montréjeau, en TER jusqu'à Toulouse et en train de nuit de Toulouse à Paris, très tard dans la soirée. Il me semble par ailleurs que les transporteurs pourraient utiliser ce train par des embranchement ferrés, car les camions et semi-remorques sont de plus en plus nombreux et de plus en plus gros sur des routes qui n'ont pas été faites pour eux. L'étude qui doit se faire doit tenir compte qu'il y a déjà 15 millions d'euros réservés sur la Taxe Intérieure des Produits Pétroliers (voir le Petit Journal 31 du 5 novembre) par la Région pour la rénovation des lignes anciennes, en priorité sur Luchon. Pourquoi ne reporter les 15 millions d'euros prévus pour la LGV sur cette même ligne ? En conclusion, avant toute étude dans les conclusions sont malheureusement évidentes, il faut obtenir le complément de financement de l'État et du département, soit 35 millions d'euros dans l'hypothèse d'une traction électrique par caténaires, ou seulement 23 millions d'euros pour une traction diesel avec les nouveaux trains régionaux bi-énergie. Des gouttes d'eau si l'on compare ces montants au coût affiché pour la LGV (près de 10 milliards d'euros), ou ceux, pharamineux (100 milliards d'euros ?), annoncés hier matin sur France Inter pour le projet de métro du Grand Paris ! J'espère que le bon sens prévaudra et que la Commission d'Enquête que vous présidez tiendra compte de la nécessité, avant même la construction de la LGV, d'aménager le réseau existant le plus vétuste, dont la ligne de Luchon. Dans cet espoir, une luchonnaise vous adresse l'expression de ses respectueuses salutations.
422	Envoyé le : 09/11/2014 Nom : LOUBERE Prénom : Clotilde Département de résidence : 82 commune de résidence : Fronton lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyans 33 + Pompignan 31 AVIS : RFF propose l'ajout d'une troisième voie continue sur le trajet Bordeaux - Saint Médard d'Eyrans -Toulouse , ce qui est la préparation (à peine masquée !) au projet ultérieure de la ligne TGV : des habitations seront détruites voire pire, tronquées de terrain, des zones de cultures supprimées et des villages détruits. Une contre-enquête a démontré qu'il suffirait d'aménager des tronçons de 900 m à 1 km , dans des endroits non habités permettant de « garer » les convois lents pour laisser passer les plus rapides. En sachant que le frêt est quasi inexistant et que le fameux projet de transport par rail des camions (aujourd'hui 9000 poids lourds par jour traversent la Gironde par la route) reste utopique, les dépenses paraissent consternantes. On peut même imaginer que ces aménagements de tronçons, répartis sur le trajet jusqu'à Toulouse soient plus plausibles et moins couteux. Ces coûts pourraient être divisés par 3, l'environnement et l'habitat seraient sauvegardés. Voilà pourquoi je suis opposé à ce projet

423	Envoyé le : 09/11/2014 Nom : ROUX Prénom : Jean-Louis Département de résidence : 33 commune de résidence : VIRELADE lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE AVIS : Bonjour, Je me pose la question de l'intérêt de poursuivre la LGV après Bordeaux, que ce soit vers Toulouse ou vers Dax. Je ne suis pas impacté directement car la commune de VIRELADE ne sera que faiblement touché au niveau de la foret. Cependant, ne serait il pas préférable d'utiliser les sommes d'argent de la LGV pour aménager les lignes existantes et éviter de tout détruire. On peut voir les dégats engendrés par la LGV entre Tours et Bordeaux. Si on peut éviter cela dans le sud Gironde, ca serait bien. A quoi bon investir dans des aménagements qui ne servent qu'aux grandes villes (Bordeaux et Toulouse en particulier), mais qui laissent de coté les zones rurales qui seront saccagées.... Cordialement,
424	Envoyé le : 09/11/2014 Nom : Wojciechowski Prénom : Pascal Département de résidence : 82 commune de résidence : GRISOLLES lieu concerné par vos observations (commune, département) : GRISOLLES AVIS : Je suis contre ce projet LGV: 1. Les caisses de l'état et des collectivités locales sont vides. Aucun impôt nouveau nous a dit M. Hollande. 2. Le plus court chemin entre Toulouse et Paris ne passe pas par Bordeaux.... 3. Contre les gares à champ de patates pour faire plaisir à tel ou telle élu local. Je suis pour : 1. Une amélioration des lignes existantes inter-citées actuelles pour désenclaver les régions entre Midi-py et Paris 3. Je suis pour augmenter la fréquence des TER sur Toulouse, dont le WE. Améliorer la qualité (matériel, retard...).
425	Envoyé le : 09/11/2014 Nom : LEVEUGLE Prénom : XAVIER Département de résidence : 33 commune de résidence : MERIGNAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Veuillez prendre note que je m'oppose à ce type de projet imposé qui ne répond en rien à l'intérêt général. De nombreux rapports officiels, dont le dernier rapport de la cour comptes (23/10/2014),

	dénoncent ce projet pharaonique dont les impacts sur l'environnement et sur les finances publiques seront irrémédiables alors que le bénéfice de ces infrastructures est très aléatoires. Il est désormais bien connu que ce projet est : - ruineux : 13 G€ en euros 2011, hors dépassements... - dévastateur : le plus beau massif forestier d'Europe et des sites classés comme Natura 2000 dévastés sur plusieurs milliers d'hectares, - inutile : car destiné à moins de 10% des clients de la SNCF, et alors que des solutions alternatives moins coûteuses existent, - incohérent : du fait d'un tracé "sinusoïdale" impliquant des virages à angles -presque - droits, qui rallongent les distances de plus de 70 Km ! Par ailleurs, en tant que chef d'entreprise, je m'étonne que RFF présente un projet ayant une rentabilité de seulement 4% - soit une absence de rentabilité compte tenu des marges d'erreur que présentent ce genre de projet de long terme très sensible aux hypothèses ; je m'étonne aussi que RFF présente un projet qui n'est pas financé (et pour cause...étant non-rentable !) ; je m'étonne,enfin et surtout, que des acteurs économiques tels que des représentants de CCI et un directeur de banque clament haut et fort leur soutien à un projet non-rentable et non-finançable ! Etonnant et inquiétant... Mais bien sûr, me dira-t-on, il s'agit de projet et d'argent publics qui ne peuvent avoir les mêmes critères d'appréciation que des investissements privés qui, avec une telle rentabilité,se feraient "retoqués"par nos chers banquiers. Certes,tout est possible avec l'argent public ... (ou la garantie de l'Etat, ce qui est la même chose)... A contrario, pour ceux en panne d'idées, si l'on parle de développement, le rapport Attali (2011) donne des pistes pour investir ces sommes colossales sur de vrais projets d'avenir que le pays a besoin : le numérique, les biotechnologies, la santé, le transport aérien low-cost (sic !) etc...sans que soit mentionné une seule fois les TGV...qui appartiennent bien plus au siècle passé qu'au XXI siècle. Là où je rejoins les fervents défenseurs du projet, c'est la nécessité d'améliorer la désserte Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne, et plus généralement le réseau SNCF (et encore, le réseau de l'Ile de France - que je n'habite pas) ; ceci est possible par l'amémioration et l'aménagement des voies existantes pour un coût inférieur à 3 G€ et pour un résultat en terme de temps de trajet quasi équivalent, à 15 ou 20 mn près. Je demande donc que soit mené cette dernière option, plus raisonnable et plus adapté financièrement, plus respectueux de l'environnement et des populations locales, plus utiles pour la collectivité et...plus conforme à l'intérêt général.
426	Envoyé le : 10/11/2014 Nom : BERNARDIN Prénom : JACKIE Département de résidence : 82 commune de résidence : ANGEVILLE

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : TARN ET GARONNE ET TOUS SECTEURS TRAVERSES AVIS : Dans le document publié à l'issue du Débat Public 2005, il était indiqué que les modalités de Financement du Projet figurerait dans le document de l'EUP, aujourd'hui consultable pendant la durée de l'Enquête.. Or, il n'en est rien dans les 12000 pages consultables. Cette absence ne constitue-t-elle un motif d'annulation de la procédure EUP en cours? J'attends votre réponse. Comment un citoyen peut il accepter qu'un projet de l'envergure de la LGV Bordeaux/ Toulouse ne soit pas présenté tant dans son volet dépenses que dans celui de son financement? Financement Public = impôts payés par tous Financement Privé= retour sur Investissements= péages payés par l'usager.. Si le financement n'est pas bouclé, le projet sera abandonné et donc QUE DE DÉPENSES INUTILES DEPUIS 2005 (ÉTUDES, MULTIPLES RÉUNIONS AVEC LES ÉLUS et ...la population° AUJOURD'HUI, LA SANTÉ DE L''ENTREPRISE FRANCE EST FRAGILE, IL FAUT DONC PRIVILÉGIER LA RÉNOVATION DES LIGNES EXISTANTES. IL FAUDRAIT INFORMER LES TOULOUSAINS et autres MIDI PYRÉNÉENS QUE SI LA LGV SE RÉALISE IL FAUDRA ENTRETENIR 3 lignes: LA LGV, LA LIGNE EXISTANTE BORDEAUX/TOULOUSE et le POLT, MERCI ENFIN DE BIEN VOULOIR M'INDIQUER POURQUOI AUCUNE ÉTUDE N'A ÉTÉ DILIGENTÉE PAR R.F.F SUR LE COUT DE LA RÉNOVATION DES LIGNES EXISTANTES
427	Envoyé le : 09/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : DAX lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié... De plus il me semble que ces LGV vont encore accentuer le tourisme de masse et les nuisances qui vont avec . An niveau du fret, ça facilitera les délocalisations vers l Espagne, et la rentré des produits venant d Asie . En effet les bateaux déchargeront leurs marchandises au Portugal (plus la peine d aller jusqu' à Rotterdam) , et les LGV serviront de tapis roulants pour l acheminement de ces marchandises sur tout le territoire National .
428	Envoyé le : 09/11/2014 Nom : Vidal

	Prénom : Nathalie Département de résidence : 33 commune de résidence : Louchats lieu concerné par vos observations (commune, département) : Origne Gironde AVIS : Je m' oppose aux projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne qui: -sont des projets destructeurs sur le plan économique et environnemental, -ont des tracés tortueux aberrants source d'une fragmentation du territoire, -représentent un coût pharamineux La réalisation de ces projets auront: - un impact dévastateur irréversible sur l' environnement -un impact économique négatif -un coût financier ruineux
429	Envoyé le : 09/11/2014 Nom : DE BEAUREGARD Prénom : OLIVIER Département de résidence : 47 commune de résidence : FARGUES SUR OURBISE lieu concerné par vos observations (commune, département) : FARGUES SUR OURBISE 47 AVIS : Bonjour, Ce projet est terriblement couteux et non rentable comme déjà la très grande majorité des ligne TGV. Par ailleurs, il est destructeur de l'environnement et de nos territoire de chasse. Son équilibre financier n'est toujours pas réalisé et nous tous, pauvres contribuables seront une fois de plus sollicité pour un projet qui ne concerne l'intérêt que tu plus petit nombre ! Merci de retirer ce projet et d'affecter les fonds à des besoins plus utiles à notre économie et notre pays. Cordialement.
430	Envoyé le : 10/11/2014€ Nom : De seze Prénom : Claire Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint medard d'eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint medard d'eyrans AVIS : Dégradation évidente de la flore et de la faune dans la commune. Ne tient aucun compte de l'environnement. Nuisance phonique et visuelle pour tous les riverains. Encore une dépense inutile quand les lignes TGV sont déficitaires. Cela rapporte de l'argent ã qui ?
431	Envoyé le : 10/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : serignac/garonne lieu concerné par vos observations (commune, département) : brax, roquefort AVIS :

	Je suis contre le projet qui est trop couteux pour la collectivité par rapport à la fréquentation prévue (et surestimée), (cf : le rapport de la cours des comptes sur la rentabilité des lignes lgv). Le gain de temps prévu ne justifie pas de telles dépenses alors que le pays à besoin de faire des économies, il vaut mieux utiliser cet argent à des projets ou des actions plus urgentes. Je propose un report dans le temps de ce projet, quand la conjoncture économique sera plus favorable.
432	Envoyé le : 10/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Talence lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : Je suis opposé à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : Elle serait ruineuse : Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. Elle serait dévastatrice : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

	La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. Elle est inutile : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins

	onéreux mais plus polluants.
433	Envoyé le : 10/11/ 2014 Nom : MAISONNAVE Prénom : MARC Département de résidence : 47 commune de résidence : PUCH d'AGENAIS lieu concerné par vos observations (commune, département) : LOT ET GARONNE AVIS : J'émets de fortes réserves sur l'utilité de ce projet. C'est donc dans ce sens que j'estime qu'il est préférable, à mon avis, de développer un vrai service public du transport ferroviaire au coeur du département. Je pense que la gare devrait être la gare d'AGEN centre, au risque de voir passer des trains à 300 à l'heure sans arrêt. Je pense qu'il est prioritaire d'investir dans le renouvellement des infrastructures ainsi que dans le matériel existant. Ces investissements permettraient à la fois de répondre à la sécurité que sont en droit d'attendre les usagers mais également ils permettraient par le renouvellement des rames intercités de redynamiser l'axe transversal que constitue la liaison bordeaux Marseille et de favoriser le transport de proximité, le plus utilisé par les usagers et pour un développement du fret ferroviaire, de loin le plus écologique. Je défends l'idée du maintien d'une gare de centre-ville pour permettre une connexion complète avec le TER et le multimodal. Je pense bien que la vocation de la grande vitesse ferroviaire est de relier les métropoles ». la LGV entrainerait la mort de la gare d'Agen. Le financement d'un tel projet endetterait les collectivités de façon irrémédiable, ce financement devrait aussi plutôt être utiliser à financer l'accessibilité en gare d'AGEN, la réouverture de la ligne AGEN AUCH, et AGEN VILLENEUVE. En termes d'environnement, je pense que cela nuisible à la faune et à la flore, déjà fortement impacté par l'autoroute et une pratique d'une agriculture trop intensive.
434	Envoyé le : 10/11/2014 Nom : caillot Prénom : catherine Département de résidence : 33 commune de résidence : louchats lieu concerné par vos observations (commune, département) : sud gironde AVIS : Projet destructeur sur les plans économiques et environnemental Fragmentation du territoire Impact dévastateur sur l'environnement .....
435	Envoyé le : 10/11/2014

Nom : RAGON
Prénom : PATRICE
Département de résidence : 33
commune de résidence : SAINT MEDARD D'EYRANS
lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyrans et l'ensemble des territoires traversés
AVIS :
Je suis favorable à l'amélioration de la desserte par le train et à la réduction des temps de trajets mais cela ne doit pas se faire au détriment des territoires longeant la ligne, en saccageant les villages traversés, en détruisant les cadres de vie des citoyens et en impactant durablement les finances publiques.

Avec mon épouse, nous avons choisi de nous éloigner de la vie tumultueuse d'une grande ville comme Bordeaux pour privilégier un cadre de vie agréable et participer à l'aménagement des territoires en favorisant le développement d'un village rural.
Aujourd'hui, le projet LGV détruit notre environnement personnel mais au-delà de notre propre situation, il atteint le patrimoine naturel (un joli village entretenu et une Zone Natura 2000).

Je n'ose imaginer les dégâts irréversibles occasionnés à la végétation environnante pendant la durée des travaux et bien au-delà. La seule idée de visualiser des caténaires, des murs anti-bruit et autres ouvrages "d'art" former comme une cicatrice au travers du village, me révolte !

On en peut pas concevoir que notre commune et d'autres soient coupés en deux par une LGV. Qu'adviendra t'il de nos déplacement au sein de notre cité ?
Alors que les activités sportives se développent avec la construction de la salle Multisports, on nous prévoit un accès par l'autre bout du village alors que le complexe est accessible depuis le coeur du bourg et il en est de même pour rejoindre l'église, le cimetière, la maison de retraite...
Comment concevoir en toute logique de tels déplacements complétement incohérents.

Aujourd'hui et encore plus demain, ce projet n'a pas de raison d'être. Si l'un des enjeux est la rapidité des déplacements, l'avion sera toujours privilégié. Les vols Low Cost se développent en Midi Pyrénées comme ailleurs et nos voisins toulousains ou espagnols qui souhaitent se déplacer rapidement auront vite fait leur choix. Les autres voyageurs seront plus attentifs à des tarifs modérés (ce qui n'est pas le cas avec une LGV) qu'au temps gagné.

Ce projet est rejeté avant même d'avoir franchi les Pyrénées (au Pays Basque) et l'Espagne n'a pas les moyens de le financer, alors pourquoi défigurer NOTRE espace de vie pour une ligne à grande vitesse qui ne répondra jamais à ses objectifs initiaux ?

Vous, Messieurs les Commissaires Enquêteurs, avez la responsabilité de porter notre refus de voir se concrétiser un tel projet auprès de nos élus dirigeants. Jouez votre rôle, à défaut, nous nous exposons à la saisine de ce dossier par des extrémistes de tout bord comme cela a été le cas à Notre Dame des Landes ou Sivens. Je ne souhaite pas cela pour notre territoire.

En tant que parent, j'ai la responsabilité de laisser à mes enfants et aux générations futures un cadre de vie agréable, apaisé, amélioré en concertation avec la population. J'ai aussi la charge de

	ne pas faire peser sur les épaules des plus jeunes le coût de projets pharaoniques, dont on sait d'ores et déjà qu'ils ne sont pas financés sinon par des accords fallacieux avec de grands groupes de BTP. L'enquête d'utilité publique est un moment d'expression pour les citoyens mais nos dirigeants ne doivent pas omettre de les ENTENDRE !
436	Envoyé le : 10/11/2014 Nom : Depierre Prénom : Sylvie Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : Monsieur Le Commissaire enquêteur Par ma participation, je vous me prononce CONTRE ces projets de constructions de nouvelles lignes LGV. Je pense que les LGV Bordeaux / Toulouse et Bordeaux / Dax ne sont pas d'utilité publique.....car : - trop coûteuses, voire ruineuses pour les Régions - trop destructrices d'hectares cultivables et d'habitations - non rentables ..... Merci de prendre en considération mes remarques
437	Envoyé le : 10/11/2014 Nom : ESPIL Prénom : Jean-Pierre Département de résidence : 40 commune de résidence : Yzosse lieu concerné par vos observations (commune, département) Toutes les communes et départements concernés. AVIS : Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié... Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait ni les zones humides (250 ha de zones humides détruites ; les lagunes impactées sont non comptabilisées) ni les espaces protégés (ZNIEF, 8 sites Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier… pour réaliser 740 ouvrages de franchissement hydraulique, 126 viaducs ou ponts (dont 2 dépassent 1000m) et les voies.

	Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain (sacrifice de 395 propriétés bâties) serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple.
438	Envoyé le : 10/11/2014 Nom : Taleux Prénom : Anne Marie Département de résidence : 31 commune de résidence : 31 620 SAINT RUSTICE lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : Je tiens à participer à cette enquête d'utilité publique car je suis certaine que ces nouvelles LGV sont INUTILES. Je suis retraitée, et durant ma vie professionnelle (cadre), je prenais souvent l'avion pour me rendre sur Paris, et fréquemment pour la journée. En aucun cas, le TGV ne pourra rivaliser avec l'avion, car l'aller / retour sur la journée est inconcevable quand le trajet dure plus de 3 h.....voire 4 h pour l'aller et autant pour le retour, 6 à 8 h de transport ne permettent pas d'assurer une réunion importante, ou un rendez-vous ou autre ! quelques chefs d'entreprise, laissant des commentaire en ligne devraient réfléchir avant de dire qu'ils sont pour la LGV. Ils resteront consommateurs des avions Paris / Toulouse en 1 h !!! De plus, le coût annoncé, qui n'est peut être pas exhaustif, de 8 milliards, est exorbitant ! Comment peut on imaginer financer cette dépense en ce temps de restrictions ? Qui va régler la facture ? encore le bout de la chaîne, le contribuable lambda avec des augmentations d'impôts..... Il y en marre d'être les "vaches à lait" que l'on ponctionne sans demander leur avis. C'est aussi pour cette raison que je donne mon avis : JE SUIS CONTRE LES NOUVELLES LGV. J'ajoute qu'on est loin d'une utilité publique avec une construction LGV entre Bordeaux et Toulouse, ligne de 200 km, et 2 gares sur ces 200 km (Agen et Montauban). Sur cette distance, le temps que le TGV se lance pour arriver à une vitesse optimale, le temps de freinage avant les gares.....sur combien de km réels, le TGV roulera-t-il à grande vitesse ? Arrêtons de nous prendre pour des idiots ! Je ne suis pas une technicienne du rail, mais est ce vraiment utile de construire cette nouvelle ligne pour gagner quelques minutes ? Envisageons plutôt UN AMÉNAGEMENT DES LIGNES EXISTANTES moins coûteuses (et de toute façon, il faudra le faire un jour) et aussi efficace sur le gain de temps au final. Monsieur le commissaire enquêteur, je souhaite que votre avis définitif tiendra compte de ces remarques. Cordialement.
439	Envoyé le : 10/11/2014 Nom : DAVID

	Prénom : MARIE CLAUDE Département de résidence : 33 commune de résidence : LAMOTHE LANDERRON lieu concerné par vos observations (commune, département) : POMPOGNE AVIS : TGV , 30 ans environ, technologie dépassée au regard du Japon, qu'en sera-t-il au seuil de rentabilité prévu dans 50 ans ? le coût en vaut-il la peine vu le gain de temps dans le train, mais on ne tient pas compte des trajets vers les gares, du prix des parkings, ni du prix exhorbitant des billets. Qui va va financer ce projet au coût exorbitant ? aujourd'hui les communes n'en peuvent plus des restrictions des dotations et ne savent plus sur quoi économiser. Les impots étouffent ceux qui en payent tant en foncier que sur le revenu. la France est au bord du gouffre . Quant à la réalisation du chantier, qui paiera la réfection des routes, départementales, communales qui auront été détruites par le passage des camions et engins divers hors la zone du fuseau ? d'où arrivera l'électricité nécessaire à la ligne, qu'elle sera son origine ? N'y a t il pas là un grand décalage entre la demande d'économiser l'énergie pour les particulier et la circulation de train énergivore ne transportant que quelques passagers" pressés" car le taux de remplissage vu le tarif des billets actuel n'est pas à la portée de toutes les familles.D'où arriveront les granulats et remblais ? où seront ils déposés en attendant d'être utilisés ? Comment allez vous soutenir le prix des bois de pins lors des expropriations ? Vaut-il la peine de sacrifier les plus belles terres agricoles, d'amener à la ruine des exploitants agricoles et au chomage des ouvriers agricoles, de bétonner de nouveaux parkings auprès des gares afin de faire plaisir aux spéculateurs à l'affut depuis plusieurs années. Que restera t il dans nos petites villes de province quand les banques et les assurances auront pris leurs quartiers dans les métropoles que sont Bordeaux et Toulouse, ainsi que quelques grandes entreprises entrainant de force leur personnel. Qui ne pourra même pas rentrer chez lui en train tous les jours.... Qu'on laisse nos forets et nos sentiers en paix Qu'on ne touche pas nos fossés et nos crastes que les ancètres ont eu tant de mal a établir et qui nous ont laissé nos Landes si riches et si belles, Nos airiaux et nos bordures de chenes centenaires nos palombières. non non non pas de nouvelle ligne TGV Refectionnez la ligne qui existe afin que les travailleurs qui l'empruntent soient à l'heure.
440	Envoyé le : 10/11/2014 Nom : CABROL Prénom : Anne-Marie Département de résidence : 33 commune de résidence : bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Prechac gironde AVIS : Je suis favorable à une adaptation des voies existantes. La creation de voies specifiques pour le passage d'une LGV est un non sens et une faute politique. Le cout serait supporter par les contribuables ...en periode de crise dont l'issue sera lointaine . Ces voies nouvelles detruisent inutilement des paysages qui sont notre patrimoine. A Prechac, le tracé a ete modifié sans

	concertation et au mepris de l'intérêt général pour un cout de 30 millons d' euros... Il doit exister d'autres faits similaires ... Modification annoncée a l'époque par Mr Borloo.. Le gouvernement de gauche continue donc une gestion deplorable qui alourdira encore la dette et la vie de nos enfants. A qui va profiter cette gabegie?...certainement pas aux locaux qui auront un cadre de vie detruit. En 2017 Le vote des français ira aux politiques courageux capables de prendre des decisions de bon sens.
441	Envoyé le : 11/11/12014 Nom : SAINRAPT Prénom : Jean-Marc Département de résidence : 47 commune de résidence : AGEN 7. Merci de nous indiquer le lieu concerné par vos observations (commune, département) AGEN 8. Merci de nous indiquer votre adresse électronique. L'indication de votre mail permettra l'envoi d'un accusé de réception de vos observations. jmsainrapt@electromontage.fr 9. Saisissez ici vos remarques et observations. OUI à la nouvelle voie à grande vitesse Bordeaux-Toulouse pour la création d'emploi durant et après la phase de chantier. OUI à la nouvelle voie à grande vitesse Bordeaux-Toulouse pour le développement de l'activité des entreprises régionales et locales. OUI à la nouvelle voie à grande vitesse Bordeaux-Toulouse pour développer les relations entres les pôles de compétitivité du Sud-Ouest. OUI à la nouvelle voie à grande vitesse Bordeaux-Toulouse pour le développement de nos entreprises et de l'économie régionale.
442	Envoyé le : 11/11/2014 Nom : LAPEYRÈRE Prénom : PHILIPPE Département de résidence : 47 commune de résidence : SAINTE COLOMBE EN BRUILHOIS lieu concerné par vos observations (commune, département) : LOT ET GARONNE AVIS : Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État. Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires,

	les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains. Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.
443	Envoyé le : 11/11/2014 Nom : BUNGERT Prénom : Jeannine Département de résidence : 33 commune de résidence : GRADIGNAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde - Préchac, Saint Léger de Balson AVIS : Le NON-INTERÊT GENERAL de ce projet est largement démontré par: - La population restreinte, mais déjà privilégiée, pour laquelle, seule, ce projet apportera un confort supplémentaire. - L'aberration du tracé, résultat d'un deal politico-financier et non d'une étude technique. - L'immobilisation de finances bien plus utiles par ailleurs. - La non rentabilité avérée des lignes LGV. - Les retombées économiques qui n'ont jamais été au rendez-vous pour les projets précédents. Les NUISANCES sont par contre parfaitement connues, sûres et irréversibles: - Défrichement de la forêt (environ 3000 ha) au moment où la France veut redonner une priorité à la production de bois.

	- Impact sur la gestion des propriétés sylvicoles (environ 15000 ha): - Coupures des parcelles. - Destruction du réseau de fossés créés de la main de l'homme pour permettre la naissance de ce massif forestier et entretenus à grand frais depuis par les propriétaires. - Abaissement de la nappe phréatique, nécessaire pourtant à la bonne pousse des pins. - Augmentation des risques: - tempête et phytosanitaire par effet de bordure - incendie par remise en cause du réseau d'intervention mis en place par la DFCI (organisation financée par les sylviculteurs) augmentant de fait les délais d'intervention.
444	Envoyé le : 11/11/2014 Nom : GARRIGUES Prénom : ROBERT Département de résidence : 82 commune de résidence : bréssols lieu concerné par vos observations (commune, département) : 833 chemins des rigauds (lieu dit gary) AVIS : MONSIEUR , MADAME puisque la possibilité nous en est donné voiçi quelques observations personnelles qui je pense reffletent le sentiment de beaucoup de citoyens de la commune de bréssols bien que n'étant pas en désaccord total avec le projet LGV bordeaux toulouse a mon avis il aurait été beaucoup plus judiçieux sur la portion montauban toulouse de rénover les voies existantes , au lieu d'en créer de nouvelles a hauteur de montants exorbitants pour gagner en matiére de temps quelques petites minutes,travaux énormes qui vous conduisent a impacter la commune d'une façon insensé . je m'explique, les chiffres parlent d'eux méme, prés de 6% de la commune engloutie par le passage de la ligne , 48 propriétés baties détruites , certaines entreprises obligés de se délocaliser ; sans rentrer dans les détails , voilà la réalité immédiate ; la zone est trop urbanisé sur le secteur montauban toulouse pour cette réalisation il devait exister des alternatives... en ce qui me concerne personnellement car il faut bien en parler je perd une propriété batie ou il fait bon vivre depuis plus de 20 ans ou sont une bonne partie des souvenirs famillaux avec une situation géographique choisie , exceptionnelle , a prés de 55 ans malgrés un rachat , qui pourra nous compenser notre bien et ce qui le constitue depuis toutes ces anneés . robert garrigues le 11/11/2014
445	Envoyé le : 11/11/2014 Nom : bardini Prénom : emmanuelle Département de résidence : 31 commune de résidence : lespinasse lieu concerné par vos observations (commune, département) : lespinasse AVIS : Je voudrais une halte à lespinasse
446	Envoyé le : 11/11/2014

	Nom : Danican Prénom : Nicolas Département de résidence : 76 commune de résidence : Elétot lieu concerné par vos observations (commune, département) : Préchac, Gironde AVIS : Ce projet pharaonique au coût démesuré ne permettra de gagner que quelques minutes sur les trajets. A l'heure où tout le monde veut faire des économies, il y a mieux à faire. La rentabilité de ce projet est très discutable. Il vaut mieux moderniser les lignes existantes. La rentabilité serait bien meilleure. Et on trouverait quelques milliards d'euros d'économie.
447	Envoyé le : 12/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : 33110 lieu concerné par vos observations (commune, département) : cazalis AVIS : Madame, Monsieur, Ayant de la famille résidant sur la commune de Cazalis, je me rends assez régulièrement là-bas. Le cadre permet tout de suite de pouvoir se reposer et de profiter de la nature à 100%. Ce qui est recherché ici c'est justement cette tranquillité, le fait de pouvoir se promener sans être dérangé par les bruits extérieurs que nous pouvons rencontrer dans un milieu urbain. Les résidents de cette commune et de celles environnantes se sont sûrement installés là pour les mêmes raisons que celles que je viens d'évoquer. Je ne pense pas que leur but premier en s'installant ici était de pouvoir voir passer la lgv au fond de leur jardin! Comment peut-on dénaturer un tel site ? Sachant tout ce que cela va entraîner au niveau de la faune et de la flore. Je n'ai pas une âme d'écologiste, je recherche juste du bon sens et là je n'en vois pas. Et quelle va être la rentabilité de cette nouvelle ligne ? J'ai lu assez de choses qui peuvent me faire penser qu'elle coûtera beaucoup plus qu'elle ne sera rentable. Il vaudrait mieux faire en sorte que toutes les lignes déjà existantes fonctionnent à 100% ce qui n'est vraiment pas le cas. J'ai pris pendant 15 ans la ligne Bordeaux-Paris et nous ne pouvons pas dire qu'elle est à la hauteur de ce que l'on peut espérer loin de là!!! J'espère que mes remarques seront prises en compte pour la sauvegarde d'un patrimoine naturel qui tend de plus en plus à disparaître au nom d'un soi-disant modernisme... Cordialement,
448	Envoyé le : 12/11/2014 Nom : Fontenas Prénom : Pierrette Département de résidence : 40

	commune de résidence : Tarnos lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune et département AVIS : Le rail souffre d'une concurrence non régulée de la route et plus globalement d'une sous-tarification du transport routier dont profitent les grands affréteurs. Le dernier épisode de l'abandon de l'écotaxe qui aurait commencé, avec un souci environnemental, à rééquilibrer les coûts respectifs des modes de transport, est significatif des carences de la politique publique. La SNCF est victime du poids insupportable de sa dette, soit directement soit par le biais des péages élevés qu'elle doit verser à RFF et surtout les 40 milliards d'euros d'endettement historique du rail. Sans moyens de financement renouvelés, un service public du transport ferroviaire diversifié et accessible à tous, et non réservé à une élite, ne pourra pas se développer. Aujourd'hui, la priorité n'est pas de faire une nouvelle ligne mais de se concentrer sur l'entretien et le développement des lignes déjà existantes pour desservir l'ensemble du territoire. Il faut concentrer les efforts sur le fret ferroviaire et les lignes de proximité.
449	Envoyé le :12/11/2014 Nom : de Roissart Prénom : Gennvième Département de résidence : 32 commune de résidence : Lamazère lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 AVIS : Je suis entièrement d'accord avec le relevé de conclusion déposé par les Amis de la Terre des Landes, et en conséquence je m'oppose à ce projet que je qualifie de GPI2 (Grand Projet inutile et Imposé). L'argent public a d'autres priorités que détruire un peu plus de notre espace naturel sauvage ou agricole, qui réduisent l'un et l'autre toujours plus. Déjà que ce qui existe est tout à fait correct, et très peu utilisé... Espérant être entendue, Gennvième de Roissart
450	Envoyé le : 12/11/ 2014 Nom : pasquet Prénom : paule Département de résidence : 82 commune de résidence : donzac lieu concerné par vos observations (commune, département) : donzac tarn et garonne AVIS : aujourd'hui parlons environnement . Sur l'ensemble des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax l'impact serait dévastateur car près de 4830 hectares de champs ,terres agricoles et bois complètement détruits sans compter l'impact supplémentaire lié aux travaux alors que disparait déjà l'équivalent de la surface moyenne d'un département tous les 7ans en France .OU VA-T-ON ???

	De nouvelles gravières verront le jour , que deviendront les structures actuelles ? Que comptez vous faire pour les riverains pour toutes les nuisances occasionnées ainsi que la perte de valeur et la dégradation des biens immobiliers pendant les travaux sachant la manière dont ils sont conduits et réalisés , la construction de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. Chaque jour on nous conseille de consommer moins à cause de la pollution . Que faites vous de ces demandes ? Au contraire pour que les trains roulent plus vite ils consommeront trois fois plus d'énergie par conséquent il vous faudra produire plus d'électricité voir mettre en service des centrales thermiques ou autre de quoi être désespéré.Que faites vous du Grenelle de l'environnement??? A suivre
451	Envoyé le 12/11/2014 Nom : BLANC Prénom : MARIE-AGNES Département de résidence : 33 commune de résidence : ISLE-ST-GEORGES lieu concerné par vos observations (commune, département) :ST MEDARD D'EYRANS-AYGUEMORTE LES GRAVES, GIRONDE AVIS : Je ne saisie pas la nécessité d'une LGV Bordeaux-Toulouse pour un trajet qui n'est pas fortement fréquenté et pour lequel la durée ne va pas être énormément raccourcie. Mais surtout je n'adhère pas à ce projet qui va venir détruire la campagne environnante si belle et pourtant si proche de Bordeaux. Des bois qui vont être détruits, des vignes qui vont être arrachées, de belles maisons qui vont devoir disparaitre. Mon village, Isle St Georges, situé en bordure de Garonne et soumis aux risques d'inondation, peut en subir des conséquences graves. En effet, la construction de buttes et de ponts permettant le passage de la LGV dans la campagne proche de mon village peuvent faire barrage au passage de l'eau et ainsi accentuer les risques d'inondation. Les énormes travaux que vont engendrer la construction de cet ouvrage vont, non seulement détruire notre campagne, mais aussi nos infrastructures par le passage permanent de nombreux camions et machines diverses. Cela va également occasionner de grandes difficultés pour se déplacer sur nos petites routes qui vont être envahies par un trafic permanent de véhicules non adaptés à la taille des routes. Toutes ces raisons font que je dis "NON A LA LGV BORDEAUX-TOULOUSE" et par la même à la LGV Bordeaux-Dax pour laquelle il n'y a pas plus grande nécessité.
452	Envoyé le : 12/11/2014 Nom : giraudet

	Prénom : veronique Département de résidence : 33 commune de résidence : st michel de castelnau lieu concerné par vos observations (commune, département) : escaudes gironde AVIS : madame,monsieur, le projet de construction de deux lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile,ruineux et dévastateur,je m'y oppose. le coût avancé est exhorbitant (13 milliards d'euros au bas-mot) à l'heure où la France ne parle que d'économie budgétaire et où l'aménagement des lignes existantes coûteraient 4 fois moins chèr,alors pourquoi une telle dépense? ces chantiers n'entraînent localement que des emplois précaires alors que nos régions sont déjà enclavées et où la création d'emploi passe par une économie locale et durable ces lignes ne feront que renforcer cette enclave économique. au contraire ce projet bafoue les qualités de nos territoires : nature ,espaces,qualités des éléments,eau,air ,sols,en balafrant les paysages en détruisant des zones humides,des nappes d'eau ce projet est dévastateur pour l'environnement ,nuisible à la vie,et contrariant le potentiel de développement touristique. la dépense énergétique est immense pour faire gag ner quelques minutes à quelques (8%) de voyageurs pressés et l'approvisionnement en électricité se fait à diverses sources dont de très nuisibles pour le climat alors quid?la cour des comptes a récemment donné un avis défavorable à ce projet. je vous remercie de votre attention.
453	Envoyé le : 12/11/2014 Nom : CAPARROZ Prénom : Claude Département de résidence : 64 commune de résidence : BILLERE lieu concerné par vos observations (commune, département) : PYRENEES-ATLANTIQUES AVIS : Bonjour. Merci de bien vouloir répondre aux questions suivantes : 1) Vous indiquez un manque de 10 Millions de m3 de matériaux pour le sud des Landes (phase 1) : - Est-ce que vous creuserez d'abord les tunnels de la phase 2 pour en alimenter la phase 1 ? - Comment faire techniquement et financièrement si l'enquête de la phase 2 s'y oppose ? - Ces 10Mm3 circuleront-ils sur la voirie actuelle ou par le futur viaduc ferroviaire sur l'Adour ? 2) Pièce J Annexe 3 (SPADT) §3.12 Pau-Béarn-Bigorre page 119 : "Globalement il n'y a pas de projet qui intègre directement le GPSO sur le territoire Béarn-Bigorre". Pourquoi : - le GPSO n'intègre-t-il pas dans ce territoire son projet de SRGV Dax/Bayonne/Orthez/Pau/Ossun/Tarbes tel qu'ébauché dans les schémas sur votre site ? - la halle Sernam inoccupée ne deviendrait-elle pas une gare multimodale "locomotive" du développement d'un écoquartier "Porte des Gaves" ?.

454	Envoyé le : 12/11/2014 Nom : BALAGUER Prénom : SANDRINE Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC, Lot-et-garonne AVIS : le tracé H228 n'est pas acceptable tel que présenté pour l'enquête préalable d'utilité publique. Il passe beaucoup trop prêt d'un site classé sur la commune de Layrac, et risque fortement, de faire bouger ce site, et l'école attenante - je n'ai pas envie de mettre mes enfants dans une école qui peut s'crouler tout ou en partie sans prévenir. Le tracé alternatif H228 ter est un bon compromis, pour les usagers de la LGV dont je fais partie, et les habitants de Layrac qui serait aussi moins impactés sur les propriétés bâties, les entreprises obligées d'être délocalisées, voire supprimées. Je vous demande de faire preuve de bon sens et de NE PAS MAINTENIR LE TRACE H228 entre Bordeaux et Toulouse pour maintenir le bien vivre des Layracais, et de nos enfants.
455	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : CHEVALIER Prénom : Pierrette Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyrans AVIS : Devant l'état des finances publiques de tels projets ferroviaires semblent une folie de plus. Je ne tiens pas à voir endettés mes enfants et petits-enfants. Ces projets ne bénéficieront qu'à une petite part de la population, pour un gain de temps infime. Mais ils entraîneront de nombreuses nuisances, autant sonores, que du point de vue de l'environnement avec la suppression de deux passages à niveau à Saint Médard d'Eyrans, un impact au niveau de la faune, de la flore, des hommes qui pour certains verront leurs habitations démolies ou dévaluées. Notre village n'aura plus l'attractivité de la campagne. Il semblerait plus judicieux d'améliorer les lignes existantes que beaucoup d'usagers empruntent tous les jours pour aller travailler devant le prix des carburants, et pour une amélioration de la qualité de l'air. Je m'oppose donc à ces deux projets ferroviaires.
456	Envoyé le : 13/11/ 2014 Nom : Sarrebressolles Prénom : Bertrand Département de résidence : 31 commune de résidence : Paulhac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Haute Garonne AVIS : Je trouve que les temps sont plutôt à des projets "raisonnables" et que ça suffit de vouloir toujours aller plus vite. Pour aller de Toulouse à Paris , il y a l'avion.

	Bordeaux Toulouse? une ligne existe déjà et le train pendulaire est une alternative au TGV, avec des côuts bien moindre et qui ne détruit pas des centaines d'hectares de zones humides et autres terres agricoles et viticoles. Cette solution permet aussi de desservir les gares importantes entre Bdx et Tlse et de rendre unSERVICE PUBLIC et non un service à quelques uns vu le prix du billet TGV. Alors, je dis NON au TGV et OUI à un projet alternatif sur les lignes existantes, pour le bien de tous et de notre environnement, notre planète, notre lieu de vie à tous.
457	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : Hofmann Prénom : Elisabeth Département de résidence : 33 commune de résidence : Bernos-Beaulac lieu concerné par vos observations (commune, département) : le projet dans son ensemble AVIS : Pour les raisons suivantes, je suis opposée à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne : - Avec un coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes qui est annoncé à 8,037 milliards €, le projet a un budget énorme alors que les moyens pour le service public manquent partout ! - L'effet sur l'environnement s'annonce très négatif avec des milliers d'hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles qui seront détruits ou fortement impactés, sans parler d'autres effets environnementaux à long terme (comme la consommation d'énergie) - Compte tenu de ces faiblesses énormes, les effets positifs (un gain de temps pour les voyageurs) ne font pas le poids, mettant l'utilité du projet très sérieusement en questions. Dans la comparaison des coûts exorbitants et des effets socio-environnementaux très négatifs d'un côté et du gain de temps de l'autre, le bilan prospectif est clairement défavorable. C'est pour ces raisons que je m'oppose fermement à la construction de ces deux lignes de TGV.
458	Envoyé le : 12/11/2014 Nom : BOUGNON Prénom : Gil Département de résidence : 33 commune de résidence : LA BREDE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toute la ligne AVIS : Oui à GPSO !
459	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : GRUET Prénom : Bernard Département de résidence : 64 commune de résidence : lahonce lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Nous sommes totalement opposés à la création de la nouvelle ligne bordeaux espagne.

	Ligne actuelle non saturée Financement non prévu Cout faramineux et non définitf Pas de gain de temps Moins de liaisons régionales Minorité de voyageurs de la SNCf empruntant les trains Impact écologique désastreux (trop nombreuses destructions)sur les milieux naturels Et aussi (surtout) impact humain sur les zones à forte densité (pays basque) Erreurs (volontaires ? comme les trains comptés deux fois en gare) de RFF sur pratiquement toutes leurs données Actuellement fin de la construction des rames TGV, que fera-t-on rouler ? ETC. Nous sommes totalement favorables à la rénovation des lignes existantes Cout nettement inférieur Réorganisation des TER et des inter-cités (testez Pau bayonne ou Hendaye Toulouse-marseille !!!) Lignes existantes parfaites (si rénovées) pour les trains pendulaires
460	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : saint pierre d'irube lieu concerné par vos observations (commune, département) : 64 AVIS : Je suis opposé à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
461	Envoyé le : 13/ 11/ 2014 Nom : ESCAFFFRE Prénom : Jean Département de résidence : 64 commune de résidence : Saint Pée sur Nivelle lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ascain & SaintPée sur Nivelle AVIS : Je suis opposé à la construction des lignes LGV Boreaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne".
462	Envoyé le : 13/11/ 2014 Nom : Palau née Bouillard Prénom : Marie-France Département de résidence : 64 commune de résidence : ARANCOU lieu concerné par vos observations (commune, département) toutes les lignes LGV AVIS : Je suis opposée à ces projets dont les couts sont indéterminés , qui détruiront des espaces naturels alors que leur création n'est pas justifiée dans la mesure ou les lignes actuelles ne sont utilisées qu'à 25% de leur capacité.

	Mieux vaut rénover et entretenir les infrastuctures actuelles.
463	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : gervais Prénom : benoit Département de résidence : 75 commune de résidence : PARIS lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33370 PRECHAC AVIS : 1) atteinte trop importante à l'environnement local, notamment suppression de 4800 hectares de bois et champs; 2) coût trop élevé du projet en regard du gain de temps gagné par ce mode de transport; 3) la sncf ne tient pas compte des avis émis par la population; 4) le financement du projet n'est pas clairement défini et annoncé.
464	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : besset Prénom : richard Département de résidence : 40 commune de résidence : st martin de seignanx lieu concerné par vos observations (commune, département) Benesse,labenne(40)St Pé,Biriatou(64) AVIS : Je suis opposé à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye car le cout de ces projets est soit exhorbitant soit inconnu. De plus le partenariat privé-public est toujours à l'avantage des privés et donc au désanvatage du contribuable que je suis.
465	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : BROUZENG Prénom : FABIENNE Département de résidence : 40 commune de résidence : DAX lieu concerné par vos observations (commune, département) : DAX AVIS : Je suis opposée à la construction des lignes LGV Boreaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne". ce projet est inutile - il suffit de se reporter aux commentaires des associations et au rapport de la cour des comptes. Il serait plus judicieux d'investir cet argent à la rénovation du réseau ferrovière existant.
466	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : Messelier Prénom : Jean-Michel Département de résidence : 47 commune de résidence : Layrac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Layrac AVIS : Afin de préserver les abords du bourg de Layrac, je désire opter pour le tracé "H228Ter" proposé par l'agglomération d'Agen et la commune de Layrac.

467	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : WYSOCKI Prénom : EVELYNE Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC 47390 lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC 47390 LOT ET GARONNE AVIS : Je suis opposée à ce projet de nouvelle ligne LGV quelque soit le tracé pour les raisons suivantes : - le coût exorbitant par rapport à la réhabilitation des lignes existantes pour un gain de temps minime - la rentabilité du projet est incertaine , les chiffres avancés par RFF et SNCF sont anciens et faux depuis quelques années le TGV n'est déjà plus rentable et on persiste à mettre en œuvre des projets pharaoniques pour lesquels les communes devraient s'endetter sans aucunes retombées c'est proprement scandaleux cette gabegie - le projet est lancé mais le financement n'est pas connu - l'impact environnemental sur notre commune sur le tracé mais également sur les environs; déjà beaucoup de gravières sont apparues dans le paysage à la suite de la construction de l'autoroute il faudra sans doute encore beaucoup de cailloux et donc de nouvelles gravières en perspective avec toutes les nuisances liées (terres agricoles utilisées, bruit boue nuisances pour les habitations à proximité) - pendant les travaux et pour la réalisation des travaux les habitants à proximité subiront poussières bruits boues déviation des routes. En conclusion je suis contre ce projet et pour la réhabilitation des lignes existantes
468	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : arbelbide Prénom : xipri Département de résidence : 64 commune de résidence : bayonne lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je suis opposé à une nouvelle ligne LGV 1 - Les lignes actuelles sont loin d'être saturées, elle est donc inutile 2 - Pour ceux qui sont pressés, il y a l'avion où il y a encore de la place puisque l'on subventionne les nouvelles lignes 3 - Fait-on tout cela parce que NOUS en avons besoin ou sont-ILS en train de créer des besoins nouveaux pour faire marcher LEURS entreprises et refgiler les benef aux paradis fiscaux? 4 - Les possibilités de la terre étant limitées la croissance doit l'être aussi et nous sommes déjà rendus au point où il faudrait deux terres pour assurer les "besoins" de tous les humains au même degré que les riches Pour ce qui est de l'anonymat, à partir du moment où l'on donne son opinion, il faut le signer. Je ne puis supporter ces saloperies publiées dans

	les courriers des lecteurs,par ceux qui se cachent derrière l'anonymat.Il faut avoir le courage de ses opinions Seul un vote est secret pour permettre à tous de s'exprimer sans peur de représailles
469	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : ROUCOLLE Prénom : ERIC Département de résidence : 64 commune de résidence : LARRESSORE lieu concerné par vos observations (commune, département) USTARITZ AVIS : Après avoir lu et relu les différents arguments présentés par les promoteurs et les opposants à ces projets, je ne peux que me ranger du côté de ces derniers au vu de l'analyse riche et très documentée qui en est faite. L'expertise élaborée par le bureau suisse, le dernier rapport de la Cour Des Comptes sur ce sujet, les prises de position opportunistes de certains élus (souvent très éloignées des soucis quotidiens des utilisateurs des lignes SNCF), les témoignages multiples de tous ceux qui vivent tous les jours les désagréments d'une LGV, etc... sont des éléments qui me conduisent à être clairement OPPOSE A CES DEUX PROJETS, QUI NE GARANTISSENT PAS UNE SITUATION MEILLEURE DEMAIN QU'AUJOURD'HUI, CONSTITUENT UNE ATTEINTE INTOLERABLE A L'ENVIRONNEMENT ET AUX FINANCES PUBLIQUES.
470	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : SENAC Prénom : Patrick Département de résidence : 32 commune de résidence : Laujuzan lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : Excellent projet pour le développement de entreprises! A mener jusqu'à son parfait aboutissement. Merci
471	Envoyé le : 31/12/014 Nom : MINELLI Prénom : Nadia Département de résidence : 31 commune de résidence : RAMONVILLE ST AGNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : RAMONVILLE ST AGNE AVIS : A quand un TGV qui passe à Toulouse et qui va relier la capitale ????? Merci
472	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : mingaud Prénom : michelle Département de résidence : 47 commune de résidence : SERIGNAC SUR GARONNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : SERIGNAC SUR GARONNE département 47

	AVIS : Je suis CONTRE la construction de cette nouvelle ligne, projet d'un coût exorbitant , inadmissible de plus au vu de nos finances publiques, et complètement inutile dans les départements concernés par la LGV. La modernisation de la voix existante serait largement suffisante et bien moins onéreuse. Il est grand temps d'arrêter de gaspiller l'argent public dans des projets pharaoniques et de se concentrer sur les réels besoins des français.
473	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : JAVOUREZ Prénom :Nathalie Département de résidence : 31 commune de résidence : Ste Foy d'Aigrefeuille lieu concerné par vos observations (commune, département) TOULOUSE AVIS : Il est grand temps que la Ville de Toulouse, dispose d'une LGV. Elle reste à ce jour la seule grande Ville Française non reliée à Paris
474	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : viidal Prénom : paul Département de résidence : 46 commune de résidence : CAZILLAC lieu concerné par vos observations (commune, département) Département du Lot AVIS : L'observation porte sur le maillage de la nouvelle ligne avec le réseau ferré existant, et plus particulièrement avec la ligne P.O.L.T. au niveau de Montauban: Il apparaît que la nouvelle ligne ignore parfaitement l'existence de la ligne dite P.O.L.T. puisque, non seulement le raccordement n'est pas prévu au niveau de Montauban, mais la configuration du nouvel itinéraire ne le permettra pas dans l'avenir. Ainsi, si rien ne change, la ligne P.O.L.T. ne sera jamais connectée, aggravant de fait l'isolement en cours des régions et Départements desservis (nord-Midi-Pyrénées, ouest-Auvergne, Est-Aquitaine, Limousin, Centre); Pour ce qui concerne plus spécifiquement le Département du Lot, ce risque devient une condamnation puisqu'il faudra, dans les toutes prochaines années, aller à Toulouse pour prendre le TGV en direction de Bordeaux, et à Brive pour aller sur Paris via la LGV Limoges/Poitiers; Si relier les métropoles en structures grande vitesse est nécessaire, il ne faut pas pour autant compromettre toute chance d'évolution future des réseaux secondaires, ni condamner à l'isolement définitif les régions non desservies. Il est donc nécessaire, sous peine de procès à venir de la part des générations futures, en légèreté pour n'avoir pas prévu, et d'abandon délibéré de régions enclavées.

	Pour que ce projet soit compatible avec une politique minimale d'aménagement du territoire, il doit prévoir la possibilité technique d'un raccordement à terme de la ligne P.O.L.T. avec la nouvelle ligne LGV Bordeaux-Toulouse Je vous remercie de l'attention que vous porterez à cette grave observation.
475	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : AUBRY Prénom : Grégoire Département de résidence : 31 commune de résidence : Plaisance du Touch lieu concerné par vos observations (commune, département) sans objet AVIS : Bonjour, J'interviens aujourd'hui, car j'entends de plus en plus que ce projet pourrait être remis en cause. Je souhaite rappeler aujourd'hui que toutes les métropole françaises de taille comparable et voir même bien plus petites sont reliée entre elles par un réseau ferroviaire à grande vitesse. Je suis amené à me déplacer, pour des motifs professionnels un peu partout en France, et pour au moins la moitié d'entre eux en Île-de-france. Il m'ai donc quasiment impossible d'effectuer ses trajets en train. Une ligne LGV mettra paris à 3H de Toulouse, ce qui en comparaison de l'avion est un temps équivalent, avec en plus la possibilité de pouvoir travailler sereinement durant ses trajets. Je pense que la majorité des entrepreneurs de l'agglomération Toulousaine sont en attente de l'ouverture de cette ligne. Merci de ne pas résumer l'activité professionnelle toulousaine à l'aéronautique.
476	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : Matarin Prénom : Robert Département de résidence : 31 commune de résidence : Fronton lieu concerné par vos observations (commune, département) Montauban AVIS : Favorable à l'arrivée du TGV dans notre région
477	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : Soubielle Prénom : Jacqueline Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Favorable à l arrivée du TGV entre Bordeaux et Toulouse
478	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : ARLAS Prénom : Marie-Claire Département de résidence : 40 commune de résidence : TARNOS lieu concerné par vos observations (commune, département) : TARNOS

	AVIS : Je suis opposé au projet de Ligne à Grande Vitesse. Dans cette période où l'Etat nous demande de faire des économies, où il brade les services publics, où la SNCF n'est plus en capacité d'assurer la sécurité des lignes, je souhaite que les priorités soient redéfinies, et que l'on abandonne ce projet dispendieux, qui ne tient pas compte de l'environnement et des réalités de nos territoires. Je souhaite que l'Etat emploie les sommes envisagées pour la LVG à assurer la sécurité des voyageurs sur les infrastructures existantes.
479	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : Paquien Prénom : Philippe Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Il est grand temps de donner à Toulouse une alternative au transport aérien pour relier Toulouse à Paris. Au pied du mur depuis quelques années déjà, notre responsabilité est de construire une économie durable pour notre terre, ce qui signifie de mettre un frein net et pérenne aux moyens de transport polluants et générateurs de GES. La "Navette" aérienne entre Toulouse et Paris n'est qu'un pis-aller qui doit se restreindre aux "urgences économiques", afin de préserver notre environnement et essayer de ne pas le dégrader davantage pour nos générations futures. Le train reste un moyen de transport efficace, sur, rapide, qui nous transporte intra-muros, et qui peut être très peu polluant si son énergie est issue en grande partie du soleil, du vent, des marées, et s'il le faut encore quelques années, du nucléaire. Je suis donc très favorable à ce grand projet ferroviaire du Sud-Ouest et à l'arrivée du TGV à Toulouse.
480	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : VILLEFRANQUE lieu concerné par vos observations (commune, département) VILLEFRANQUE AVIS : Je suis opposée à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Je suis opposée à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié. Je suis opposée à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Je suis opposée à un projet dont les coûts sont indéterminés et dont le financement n'est pas connu.
481	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : COURRECH Prénom : STEPHANE Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE

	lieu concerné par vos observations (commune, département) TOULOUSE AVIS : Il y a déjà longtemps qu'une ligne TGV reliant PARIS à BARCELONE devrait rallié Bordeaux et Toulouse, des villes dynamiques qui ont des liens avec la capitale mais aussi avec la capitale Catalane. Les stations de skis Alpines des Parisiens ainsi que leurs résidences secondaires de PACA sont reliées depuis longtemps en TGV alors que les bouzeux du sud ouest ne le sont toujours pas. Sud ouest, qui représente grandement la France par sa gastronomie, ses vins et ses avions qui en font, de loin, la plus grosse region exportatrice Française. Un peu de reconnaissance et de developpement de transport rapide alternatif ne feraient pas de mal ! C'est une évidence. D'autre part le TGV espagnol venant de Barcelone est déjà à nos frontières, il n'attend plus que nous.
482	Envoué le : 13/11/2014 Nom : Dumas Prénom : Thierry Département de résidence : 31 commune de résidence : REVEL lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : La LGV Bordeaux Toulouse est indispensable pour plusieurs raisons: - le désenclavement de Toulouse et de Midi Pyrénées -la création à terme d' une transversale Bordeaux/Toulouse Narbonne (qui devra suivre), débouchant sur Barcelone et l' Espagne et sur Marseille/Lyon etc....favorisant les échanges dans le Sud de l' Europe.
483	Envoyé le : 13112014 Nom : MERELLE Prénom : Frédéric Département de résidence : 31 commune de résidence : RAMONVILLE lieu concerné par vos observations (commune, département) : RAMONVILLE AVIS : les entreprises dont la mienne Greenalia Techniques avons besoin d'une alternative à l'avion en situation de monopole. Une ligne de train à grande vitesse en Paris et Toulouse est essentielle à mon activité et à son développement.
484	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : DUEL Prénom : Félix Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Régions AVIS : Comment en 2014 peut-on laisser nos régions et leur développement privées de l'intérêt économique de disposer d'une liaison vers la capitale à grande vitesse ?

485	Envoyé le : 13 novembre 2014 Nom : Del Tedesco Prénom : Marc Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Haute Garonne AVIS : Bonjour D accord pour la création TGV Toulouse bordeaux
486	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : Lahonce lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 et 64 AVIS : Je suis opposée à la construction des lignes LGV Boreaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, coûteuses et absolument pas justifiées,
487	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : Kappler Prénom : Martin Département de résidence : 31 commune de résidence : Baziège lieu concerné par vos observations (commune, département) Toulouse AVIS : En tant que travailleur indépendant je dois me déplacer régulièrement en région parisienne. La seule possibilité raisonnable est l'avion ce qui n'est pas une alternative satisfaisante, tant en coût qu'en fonctionnalité ainsi qu'en empreinte écologique. La ligne à grande vitesse entre Toulouse et Bordeaux permettrait d'arriver à Paris dans un peu plus de 3h. Ceci est un temps équivalent à l'avion en y ajoutant le temps nécessaire d'attente à l'aéroport plus le déplacemement en transport commun d'Orly ou Roissy pour aller dans Paris mais beaucoup plus écologique que l'avion. Je sarais ravi d'utiliser régulièrement cette ligne dans le futur.
488	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : SARRAZIN Prénom : Vincent Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) :Toulouse AVIS : Bonjour, je suis favorable à ce projet
489	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : BORNET Prénom : FRANCIS R. J. Département de résidence : 31

	commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Messieurs, Dirigeant d'une start-up Toulousaine, je suis favorable à la LGV Toulouse-Paris qui participera à renforcer la compétitivité de nos territoires et à terme nos liens avec nos voisins espagnols. Cordialement Francis R. J. BORNET
490	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : Sauts Prénom : Marie Département de résidence : 31 commune de résidence : Pouy de Touges ieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Chef d'entreprise, il me parait tout à fait inconcevable aujourd'hui de ne pas disposer d'une part d'un accès performant sur Bordeaux par le train, mais nos déplacement très fréquents sur Paris seraient grandement facilités par le TGV, l'avion étant non seulement onéreux, son arrivée excentrée de Paris ne permet pas une optimisation du temps. Nous attendons le TGV avec grande impatience, d'autant que pour les professionnels, il représente également un espace de travail permettant d'optimiser nos déplacements.
491	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : Renac Prénom : Natalie Département de résidence : 31 commune de résidence : Beaumont sur Lèze lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Je suis pour que le TGV passe à Toulouse pour toutes les bonnes raisons : économiques, professionnelles et personnelles. Je n'imagine même pas qu'une métropole telle que Toulouse, en pleine expansion, n'ait pas le TGV !
492	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : LEROY Prénom : Jean-Baptiste Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) TOULOUSE AVIS : Le ligne Bordeaux-Toulouse est une nécessité économique pour nombre d'entreprises de la région toulousaine, dont la mienne, où le moyen pour se rendre sur Paris aujourd'hui est essentiellement l'avion avec 3h30 en moyenne de porte à porte alors qu'on pourrait faire du même ordre avec le train. L'énorme avantage de ce dernier est que plus de 80% du temps de trajet peut-être utilisé pour du travail dans des bonnes conditions alors qu'on est à moins de 30% avec l'avion, le stress en plus.

493	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : layrac lieu concerné par vos observations (commune, département) : layrac,lot et garonne AVIS : je suis contre le tracé H 228 ,concernant la ligne LGV BORDEAUX/TOULOUSE je lui préfère le tracé H 228 TER le tracé H 228 ter devrait générer moins de nuisances sonores pour les habitants du centre de LAYRAC le tracé H 228 TER va limiter le nombre d'habitations détruites dans le village de LAYRAC le tracé H 228 TER va maintenir les qualités touristiques du village de LAYRAC le tracé H 228 TER devrait être moins pénalisant pour l'écoulement du GERS en cas de crue
494	Envoyé le : 13/11/14 Nom : Misson Prénom : Thierry Département de résidence : 31 commune de résidence : Beauzelle lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse 31 AVIS : Cette ligne est un moyen indispensable pour le développement du grand Sud Ouest et ainsi favoriser le développement industriel sur l'axe Bdx Tlse.
495	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : MOVIA Prénom : FRANCK Département de résidence : 32 commune de résidence : AUCH lieu concerné par vos observations (commune, département) Midi Pyrénées AVIS : Je suis chef d'entreprise, et en ce temps de crise, je pense qu'il y a d'autres urgences que d'investir dans les LGV. La cour des comptes épingle les LGV non rentables, et je me dis, en tant que patron, quand quelque chose n'est pas rentable, on continue à investir ??? Mais, dans mon entreprise, si je fais des investissements non rentables, je mets la clé sous la porte ! Remarquez, Monsieur le commissaire Enquêteur, c'est peut être ce que cherchent nos Élus ? Ces projets ne sont pas rentables et non finançables, donc, en personne responsable : je me prononce contre ces nouveaux projets de LGV Bordeaux / Toulouse et Bordeaux / Dax, qui ne sont pas d'utilité publique mais un gouffre financier. PS : le Gers ne veut pas d'une telle dépense !

496	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : USTARITZ lieu concerné par vos observations (commune, département) : USTARITZ AVIS : je suis opposee à un nouveau trace alors que la ligne actuelle est tres loin de la saturation les frais engages bloqueraient tous les autres investissements(sante, education, culture)
497	Envoyé le : 13/11/ 2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : Bayonne lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT PIERRE DU MONT AVIS : Considérant que ce projet induit un type de société fondé sur un modèle économique nous conduisant dans une impasse Considérant que ce projet est ruineux - rapport de la cour des comptes- et qu'il se fera au détriment des services de communication de proximité pour le plus grand profit des métropole et la désolation des usagers des intercités et du TER comme c'est déjà le cas Considérant l'état déliquescent du réseau SNCF - accident de Brétigny- qui nécessiterait un effort financier important Et en accord avec les arguments de l'association CADE Je suis opposé à la construction des lignes LGV Boreaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.
498	Envoyé le : 13/11/2014 Nom : MORISSET Prénom : MARC Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT MEDARD-EN-JALLES lieu concerné par vos observations (commune, département) tous les départements concernés par ce GPSO AVIS : Les arguments du COMMUNIQUE DE PRESSE du CADE adressé à MM Alain Rousset, Martin Malvy et « l'union sacrée des grands élus aquitains » me semblent un bon ensemble de remarques et observations suffisant à démontrer que ce GPSO devient contraire à l'intérêt général ! Extrait : " Suite à la demande d'audience au Premier Ministre adressée par Alain Rousset, Alain Juppé et divers présidents de collectivités territoriales, le CADE vient d'adresser un courrier à Jean-Marc Ayrault pour dénoncer point par point l'argumentation fallacieuse utilisée par ces élus pour influencer ce dossier. « Depuis 1992, le CADE, collectif de 43 associations du Pays basque et du sud des Landes,défend la modernisation de la ligne existante Bordeaux-Espagne et s'oppose à la construction d'une nouvelle LGV. Cette solution alternative est possible et deux études indépendantes ont montré que la ligne actuelle est exploitée à 30% de sa capacité. Elle est susceptible d'accueillir toutes les prévisions de trafic à long terme, sans connaître de problème de saturation. Nous dénonçons

	vigoureusement l'interventionnisme de certains élus d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées qui tentent d'influencer les décisions en avançant une argumentation constituée de contre-vérités. En agissant de la sorte les Présidents de région Alain Rousset et Martin Malvyvont à l'encontre de l'intérêt général.Permettez-nous de reprendre point par point les arguments avancés dans la lettre que ces élus vous ont adressée et rendue publique.? Le GPSO n'est pas un projet avancé sur le plan du financement et des acquisitions foncières. Aucun financement à ce jour n'a été mis en place. Dire que ce projet fait l'objet d'un financement croisé avec la LGV Tours Bordeaux est un pur mensonge. En effet, le protocole de financement de la LGV Tours Bordeaux ne recèle aucune clause allant en ce sens. Ce sont certaines collectivités territoriales qui ont pratiqué des retenues financières jusqu'au démarrage des travaux d'une des branches du GPSO, réalisant ainsi un chantage inadmissible.Quant au programme anticipé d'acquisitions foncières, c'est un échec patent, du fait de l'hostilité des populations à ce projet. Tout récemment dans le sud des Landes, des« démarcheurs » de RFF ont été éconduits ? Le GPSO n'est pas un projet structurant pour l'Aquitaine. La LGV n'est pas la réponse aux attentes de mobilité. Le TGV circule déjà sur la ligne actuelle et dessert Dax, Pau, Bayonne et les villes côtières. Sur cette ligne, entre Bordeaux et Dax, un des tracés les plus rectili gnes en France, ont été battus tous les records de vitesse(331km/h en 1955). Des aménagements mineurs permettraient un relèvement de la vitesse. En revanche, la ligne Bayonne-Pau-Toulouse est vétuste, délabrée. La ligne desservant l'intérieur du Pays basque n'est toujours pas électrifiée, de même que le tronçon Morcenx-Mont de Marsan dans les Landes. La modernisation de ces lignes aurait un vrai effet« structurant » et répondrait aux attentes de mobilité de la majorité des usagers, ceux qui empruntent les « trains du quotidien ».La LGV ne connecte pas les gares de la Côte basque. Bayonne est desservie par une gare « en crochet » avec un allongement de temps de parcours de 17 à 18 minutes (Rapport Meaux),Dax par sa gare historique en dérivation de la LGV et Mont de Marsan par une gare exurbanisée. Il s'agit d'une infrastructure de transit et non de desserte dont on peut redouter les impacts négatifs pour les villes petites et moyennes : effet « pompe aspirante » ou « déménagement du territoire » (étude Delaplace). Le GPSO n'est pas un projet socio-économiquement rentable. Selon le rapport Mariton : « Les revenus sont très modestes au regard de l'investissement conséquent prévu » et la ligne « risque de n'être finançable ni par des fonds privés du fait d'une trop faible rentabilité attendue ni par des fonds publics sous contraintes. » Les études socio-économiques sur le GPSO ont été réalisées par RFF et sont largement sujettes à caution. Dans un rapport intitulé « Situation et perspectives des finances publiques »du 2 juillet 2012, la Cour des comptes rappelle que « les évaluations a priori sont trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante : elles mettent parfois en évidence une forte rentabilité socio-économique et compensent une faible rentabilité financière par des subventions. La Cour a montré dans plusieurs rapports, par exemple sur le réseau ferroviaire en 2008, que la rentabilité socio-économique de beaucoup d'infrastructures s'avère a posteriori nettement inférieure aux estimations a priori. ».

	En effet en 2008, cette même instance avertissait : « Si les bilans socio-économiques et financiers des LGV actuellement en projet ou en cours de construction devaient être corrigés de la même façon, ils seraient fortement négatifs. » Le GPSO et le corridor ferroviaire européen L'interopérabilité à la frontière est assurée par la mise aux normes UIC du réseau ibérique par l'adjonction d'un 3ème rail et l'harmonisation des alimentations électriques et des systèmes de guidage et de sécurité. C'est ce que s'apprêtent à réaliser les autorités espagnoles entre Saint Sébastien et Irun où est prévue une gare internationale TGV et une plateforme multimodale.La ministre de l'environnement et de la politique territoriale du gouvernement basque, Ana Oregi, a annoncé, à Bayonne, le 12 juin dernier : « nous nous orientons vers une amélioration de la voie actuelle avec la pose d'un troisième rail pour que l'écartement de nos voies soit conforme aux normes européennes. » Le corridor européen passe donc par la ligne actuelle. L'Europe a exigé l'interopérabilité des réseaux aux frontières mais n'a jamais préconisé la construction d'une ligne nouvelle. Affirmer que la LGV « participe à la constitution du corridor européen ferroviaire Atlantique et supprime l'effet frontière » est une affirmation destinée à ignorer volontairement la réalité des faits. Des performances ferroviaires remarquables Affirmer un gain de 6,5 millions de voyageurs dès la réalisation des GPSO relève de la pure spéculation.En 2008, dans son rapport sur le réseau ferroviaire, la Cour des comptes jugeait les prévisions de RFF « fragiles, coûteuses et peu cohérentes ». La Cour rappelle que les TRI socio-économiques de la LGV Nord, estimé à 20 %, est seulement de 5 % a posteriori, du fait entre autre « d'une division du trafic prévu par deux ». Celui de la LGV Méditerranée est passé de12,2% à 8,1% car « les gains de trafic ont été moindres » « Cette dérive résulte autant d'un relèvement du coût des investissements que d'une révision du trafic à la baisse. » conclut la Cour. L'essentiel des gains de temps est obtenu grâce à la mise en service des projets espagnols.Une étude du cabinet suisse CITEC montre que la construction de l'Y basque, côté espagnol, permet de réduire des 3/5 les temps de parcours entre Bordeaux et les grandes villes basques espagnoles. Cette étude précise que pour les liaisons locales (Bayonne-San Sebastian),l'utilisation des voies existantes est aussi rapide et que pour les liaisons internationales (Paris-Madrid) et régionales longue distance (Bordeaux-Bilbao par exemple), le gain de temps permis par la LGV pour une dizaine de trains par jour ne s'arrêtant pas est marginal (2 à 4%). Quant au fret, le trafic est limité selon la Communauté autonome basque et RFF à 124 trains quotidiens, deux sens confondus à saturation des réseaux ibériques.Pour compléter votre information, sachez que sur la ligne actuelle circulent entre 66 et 87trains/jour selon RFF. La CITEC a estimé sa capacité totale à 322 trains quotidiens, 2 sens confondus, avec certains aménagements. Elle pourra supporter l'ensemble du trafic prévu à long terme. Tous les objectifs peuvent être atteints : 150 trains de fret, 50 TER permettant le transport de 5 millions de passagers par an. (300 000 actuellement), 20TGV (+50%) et des temps de parcours raccourcis : Bordeaux-Bayonne : 1H20, Bordeaux-Bilbao : 2H43.La rénovation de la ligne actuelle et son insonorisation en secteur urbain est estimée à 1,2milliards d'euros pour des performances

	quasi similaires.Soucieux de défendre une alternative crédible, moins onéreuse, respectueuse de l'environnement et répondant aux besoins de mobilité de nos concitoyens, nous nous devions de rétablir la vérité pour défendre l'intérêt général.Il est désolant de constater que certains élus travestissent ainsi la réalité et s'adonnent à une campagne éhontée de lobbying en n'hésitant pas à manipuler une argumentation menson gère. » "
499	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : DANIEL Prénom : Fanny Département de résidence : 64 commune de résidence : Mouguerre lieu concerné par vos observations (commune, département) : Mouguerre AVIS : Je suis opposée à la construction des lignes LGV Boreaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Je suis opposée à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Je souhaite l'aménagement des voies existantes, la construction de nouvelles LGV étant un projet ruineux et destructeur de l'environnement. Je suis entièrement d'accord avec le relevé de conclusion déposé par le CADE, et en conséquence je m'oppose à ce projet que je qualifie de GPI2 (Grand Projet inutile et Imposé).
500	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : varin Prénom : didier Département de résidence : 31 commune de résidence : auterive lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse 31 AVIS : je suis très favorable à l'arrivé du TGV grande vitesse à Toulouse Mathabiau. En tant que chez d'entreprise cela serait un outils commercial très important.nous permettant de rallier plus simplement et rapidement les différents sites de nos clients.
501	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 93 commune de résidence : Lherm lieu concerné par vos observations (commune, département) : Muret 31600 AVIS : Nous avons besoin du TGV pour relier Paris rapidement par le train.
502	Envoyé le : 14/11/ 2014 Nom : DIHARCE Prénom : Ghislaine Département de résidence : 64

	commune de résidence : 64100 BAYONNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes /Pyrénées Atlantiques AVIS : je suis opposée à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
503	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : BOUILLOT Prénom : ERIC Département de résidence : 82 commune de résidence : DONZAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : DONZAC 82340 AVIS : La Cour des comptes dit : «choix systématique de la grande vitesse ferroviaire [...] a abouti à un système peu cohérent, où les rames de TGV desservent 230 destinations et passent 40% de leur temps en moyenne sur les lignes classiques, ce qui nécessite en outre un parc important de rames». Résultat aujourd'hui : «Sur certaines liaisons, les principales conditions de pertinence d'une ligne à grande vitesse (LGV) ne sont pas remplies» et le modèle est «à bout de souffle», son «coût devenu non soutenable». E n deux phrases, et je ne pense pas que leur rapport ne fait pas que deux phrases, on comprends l'aberrance de ce projet. Je suis contre cette LGV et pour la réhabilitation des lignes actuelles, quatre fois moins chère et bien plus utile.
504	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : jouravleff Prénom : chantal Département de résidence : 40 commune de résidence : benesse maremne lieu concerné par vos observations (commune, département) : bordeaux toulouse et bordeaux espagne AVIS : Je suis opposée à la construction des lignes LGV bordeaux /toulouse et Bordeaux/Espagne>. Ce sont des investissements non rentables (voir rapport accablant de la cour des compte) et ne répondant pas aux besoins de mobilité de la majorité des citoyens., à laquelle j'appartiens. Donc ces projets ne relèvent pas de l'intérêt général.
505	Envoyé le 14/11/2014 Nom : THEREAU Prénom : Ludo Département de résidence : 40 commune de résidence : MESSANGES lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sur toute la ligne AVIS : Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié et complètement inutile pour la population. En accord avec les observations du CADE, de l'ACCRIL et des Amis de la terre : Continuer à faire perdurer un mode de

	fonctionnement qui va droit dans le mur "et même à grande vitesse". Faire tourner la machine juste pour tenter de maintenir un système économique déjà gangrèné, alors que toute cette énergie aurait pu servir à changer de voix depuis ci longtemps.
506	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : DOURRON Prénom : Olivier Département de résidence : 31 commune de résidence : leguevin lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : cette future ligne est hyper intéressante pour amener enfin une vrai liaison rapide à Toulouse (Ville dynamique) et en plein essor industriel.
507	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : brousset Prénom : pierre jean Département de résidence : 31 commune de résidence : labarthe sur leze lieu concerné par vos observations (commune, département) : blagnac AVIS : Favorable au projet Toulouse a besoin de ce moyen pour se désenclaver et qui est plus "vert" que les autres moyens de transports
508	Envoyé le :14/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : Bénesse-Maremne lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je suis opposée à la construction des lignes LGV Boreaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.
509	Envoyé le :13/11/2014 Nom : FERRER Prénom : Patrick Département de résidence : 31 commune de résidence : BEAUMONT SUR LEZE lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : AVIS FAVORABLE
510	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : berger Prénom : valerie Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : très favorable au projet. pour des raisons économiques (chef d'entreprise) et personnelle.

511	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : LA BICYCLETTE ELECTRIQUE Prénom Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Bonjour, Je souhaite par ce message électronique rappeler toute l'importance de la création de la LGV Sud Ouest entre Bordeaux et Toulouse. Cette ligne LGV qui reliera Bordeaux et Toulouse en 1 heure permettra des échanges économiques très importants entre les 2 villes de Bordeaux et Toulouse et permettra une relation rapide vers Paris en Train au départ de Toulouse. En ce qui concerne mon entreprise, implantée sur les 2 villes de Toulouse et Bordeaux, mon rôle de manager de ces 2 établissements sera facilité par la possibilité de me rendre dans la même journée sur mes 2 établissements et de favoriser l'usage du train-vélo que je défends ardemment au travers de ma société la la Bicyclette Electrique. Merci de votre prise en compte de ce message lors de cette enquête publique. Cordialement, Stéphane BONNE Président La Bicyclette Electrique LBESO 9 rue Rivals 31000 TOULOUSE
512	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : INGLESE Prénom : CHRISTIAN Département de résidence : 31 commune de résidence : MIRAMONT DE COMMINGES lieu concerné par vos observations (commune, département) : MIRAMONT DE COMMINGES AVIS : Cet investissement est indispensable pour l'avenir et serait bien utile dés à présent .....
513	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : Clamens Prénom : Pascal Département de résidence : 47 commune de résidence : Xaintrailles lieu concerné par vos observations (commune, département) : Haute Lande lot et garonnaise et landes girondines (47 et 33) AVIS : Le projet de lignes nouvelles à grande vitesse dans les parties du Lot et Garonne, de Gironde et des Landes n'est pas un bon projet : parce-qu'il s'avère bien trop onéreux et bien trop peu rentable (

	voir le rapport de la cour des comptes le concernant). Cet argument vaut pour l'ensemble des contribuables. parce-qu'il porterait définitivement atteinte à une superficie non-négligeable du massif forestier landais déjà affaibli par les 2 dernières grandes tempêtes de 1999 et 2009, et par la construction de l'autoroute A65 Bordeaux-Pau, infrastructure déficitaire depuis son ouverture il y a bientôt 3 ans ... parce-qu'il nuirait considérablement à la libre circulation de la grande faune alors que, paradoxalement, des efforts importants sont réalisés dans d'autres régions - Picardie par exemple - depuis de nombreuses années pour rétablir des corridors biologiques obstrués par des infrastructures de transport déjà anciennes. Je ne suis pas dupe et comme tant d'autres hélas, je sais qu'en notre époque les doléances des citoyens ne pèsent guère face aux exigences pécuniaires des grandes sociétés ... Néanmoins j'espère que ma modeste remontrance sera pour le moins ... lue ! Cordialement. Pascal Clamens
514	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : caradant Prénom : dominique Département de résidence : 31 commune de résidence : l'UNION lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : Ce projet est vital pour le développement local avec une arrivée en gare de Toulouse Matabiau. Un trajet de 3 h maximum est fortement souhaitable.
515	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : Action Citoyenne Environnementale Prénom : ACE Département de résidence : 64 commune de résidence : Hendaye lieu concerné par vos observations (commune, département) : lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne AVIS : Action Citoyenne Environnementale est opposée à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général: Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : Elle serait ruineuse: Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards €sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres).

	Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. Elle serait dévastatrice Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300hahectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles Gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. Elle est inutile: À quoi cela sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse.

	Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la Collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV BordeauxToulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. L'association Action Citoyenne Environnementale le rejette.
516	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : Sarion Prénom : Dominique Département de résidence : 47 commune de résidence : XAINTRAILLES lieu concerné par vos observations (commune, département) : XAINTRAILLES AVIS : Il me semble plus intéressant de créer les infrastructures permettant le développement de ma région que de vouloir par n'importe quel moyen rester dans son petit coin pénard ou de tout façon, plus personne ne pourra s'y épanouir faute d'activités. 1Km de LGV = 200 logements sociaux 1Km de LGV= 2 maisons de retraite. A part les chômeurs et les personnes âgées dépendantes, qui voudra habiter dans une telle zone ou personne ne bossent. Les entreprises ont besoin d'infrastructures leur permettant des liaisons faciles et rapides aussi bien pour le déplacement des personnes que des marchandises. Qui peut aujourd'hui se passer du haut débit pour transmettre ou recevoir ses données ou informations? Nous sommes dans un monde qui bouge et qui va de plus en plus vite. L'on peut se poser la question: faut-il aller toujours plus vite? Nous verrons bien ce que deviendrons les traînards. Alors certes, cela va entraîner d' énormes travaux, des gênes considérables à tous les riverains de la LGV. Il est important d'écouter leurs désarrois et inquiétudes. Il me paraît nécessaire que soit largement indemnisé tous les citoyens directement concernés par les travaux et l'exploitation de cette LGV. Un citoyen qui croit au développement de sa région.
517	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : PONT Prénom : Laure Département de résidence : 31 commune de résidence : BALMA lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : NON AUX NOUVELLES LIGNES LGV TROP CHÈRES ET NON RENTABLES ! Il n'est pas d'intérêt publique de dépenser autant (plus de 7 milliards d'euros)alors que notre pays doit faire des économies en ce temps de crise..... Donner la priorité aux usagers du TER, est selon moi d'un plus grand intérêt publique. Monsieur le commissaire enquêteur, je vous demande, par ma participation de rendre un rapport défavorable à ces projets trop coûteux pour le gain de temps infime, voire inutile. Vous en remerciant par avance.

518	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : MELENDEZ Prénom : Violette Département de résidence : 64 commune de résidence : LAHONCE lieu concerné par vos observations (commune, département) Pays basque AVIS : Je suis opposé à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Je suis opposée à la construction de nouvelles lignes, extrêmement couteuses, destructrices de lieux naturels et surtout INUTILES, au regard de celles qui existent déjà et ne sont utilisées qu'à 25% de leur pleine capacité. J'y suis opposée, en tant qu'habitante du Pays basque, en tant que contribuable et en tant que citoyenne préoccupée de la sauvegarde des sites naturels et non soumise au toujours plus !
519	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : SARL TARN AUTO Prénom : - Département de résidence : 81 commune de résidence : CARLUS lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Intéressé par cet ligne
520	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : BORDESSOULLES Prénom : PHILIPPE Département de résidence : 33 commune de résidence : CAZALIS lieu concerné par vos observations (commune, département) : CAZALIS AVIS : Projet ferroviaire inutile car réalisation trop coûteuse (montant des travaux trop important au détriment de la maintenance ou l'amélioration des voies existantes) Une minorité de "voyageurs" concernés pour quelques minutes gagnées avec un impact majeur sur l'environnement social et humain (espaces protégés, nappes d'eau, sources,consommation électrique surdimensionnée,endettement à long terme, ouvrage sans réelle utilité publique, population concernée par la dénaturation de cette réalisation sur des hectares de bois,champs,terres agricoles,avec des risques d'isolement pour certains..... Il serait plus adapté de revoir quels sont les "vrais" besoins qui touchent la majorité de la population qui utilise les transports ferroviaires et de remettre en état les lignes existantes à moindre coût par rapport à ce projet "ruineux" et de nuisance évidente sur la nature et l'humain....
521	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : COLLOMB Prénom : BERNARD Département de résidence : 31 commune de résidence : BALMA lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : Gérant d'une PME de 43 personnes sur la Haute Garonne, je suis très favorable à ce projet de désenclavement du Sud Ouest aussi bien pour les déplacements professionnels que privés.

522	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : Auclair Prénom : Mathieu Département de résidence : 81 commune de résidence : Mazamet lieu concerné par vos observations (commune, département) : Mazamet et Tarn et Région AVIS : Un soutien très fort à ce projet en tant que Chef d'entreprises (BeProject et le C@pitole) qui a besoin de pouvoir appuyer son activité par des voies de communications réalistes pour relier la capitale. Point très important pour la survivance économique de nos territoires, les emplois qui en découlent, les gens qui en vive ... Merci
523	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : QUEREJETA Prénom : EDITH Département de résidence : 40 commune de résidence : TARNOS lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Je suis opposé à un projet dont le financement n'est pas connu et qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.Il serait plus judicieux de rénover les lignes existantes.
524	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : MANGIN Prénom : Huong Département de résidence : 81 commune de résidence : CASTRES lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lignes nouvelles BORDEAUX-TOULOUSE/BORDEAUX-DAX en GIRONDE et MIDI-PYRENEES AVIS : Il est indispensable d'avoir cette nouvelle ligne TGV BORDEAUX-TOULOUSE / BORDEAUX-DAX car c'est un moyen de communiquer rapidement avec PARIS et les régions de l'ouest de la France. Cela nous permet de rattraper le retard par rapport à la région RHONE -ALPE et le développement économique avec. Par le temps qui court, le développement dans le SUD - OUEST est indispensable.
525	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : TARNOS lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Je suis opposé à un projet dont le financement n'est pas connu et qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.Il serait plus judicieux de rénover les lignes existantes.
526	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : CREMOUX

	Prénom : Joel Département de résidence : 31 commune de résidence : Blagnac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Pas favorable à ce projet : Je pense qu'il est plus judicieux de développer la liaison Toulouse Limoges Orléans Paris en emménagement correctement les voies existantes.
527	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : bou Prénom : janine Département de résidence : 31 commune de résidence : toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31000 AVIS : toulouse a un réel besoin de cette LGV, nous sommes quand même la 4ème ville de France et il ,parait légitime que nous puissions profiter de ce service
528	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : PRADELLE Prénom : Michel Département de résidence : 81 commune de résidence : CASTRES lieu concerné par vos observations (commune, département) : CASTRES - TARN AVIS : Je suis favorable à ce projet qui participera au désenclavement du Tarn, en souhaitant vivement
529	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : RABILLER Prénom : ISABELLE Département de résidence : 81 commune de résidence : RIVIERES lieu concerné par vos observations (commune, département) : TARN - GAILLAC AVIS : Madame, Monsieur, La région Midi-Pyrénées est une des rares régions de France qui n'est desservie que par l'avion (et le train en vitesse "escargot"). Si nous voulons que la région se développe, il faut que les entreprises puissent s'implanter et que les dirigeants puissent se déplacer rapidement entre la capital et la région. L'avion est très bien, mais il comporte des inconvénients lourds (délais d'embarquement, éloignement du centre ville) pour ceux qui se déplacent souvent. Il faut offrir une autre offre de services. Je pense donc que la ligne LGV entre Bordeaux et Toulouse (donc entre Paris et Toulouse) est indispensable. Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.
530	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : Lassabe Prénom : Nicolas

	Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Je suis favorable à la nouvelle ligne LGV pour le développement économique de Toulouse et sa région.
531	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : garrigou Prénom : gérard Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : favorable
532	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 81 commune de résidence : LACAUNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : TARN AVIS : Déploiement économique pour la région Midi-Pyrénées qui en découleront sur nos entreprises, une trés bonne chose!!
533	Envoyé le : 14/112014 Nom : Lafage Prénom : Maxime Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble du GPSO AVIS : Bonjour, Maxime Lafage, Étudiant à Sciences Po Paris en urbanisme et diplômé de Sciences Po Toulouse où j'ai notamment travaillé longuement sur les questions d'aménagement du territoire liées à la LGV Bordeaux - Toulouse. Mes remarques porteront sur la forme d'abord, puis sur le fond ensuite. *** En premier lieu, sur la forme de l'enquête publique : Je tiens à souligner à la Commission d'Enquête qu'il existe potentiellement une asymétrie dans la démarche d'enquête publique : - D'une part, car l'enquête va permettre de catalyser la mobilisation des opposants au projet ; opposants avec un profil marqué (riverains concernés, proches de riverains, militants etc.) ; - D'autre part, car la population favorable au projet ne prendra que très peu part au dispositif de concertation publique, par absence d'opposition et manque d'argumentaire ("qui ne dit mot consent"). Aussi, il y a donc un risque que le bilan de l'enquête publique soit

	dominé par les requêtes et plaintes des opposants au projet, là où la voix -majoritaire- des populations concernées et favorables ne sera elle que très peu représentée. Il conviendra donc, dans la mesure du possible, de pondérer les avis. Par ailleurs, le dossier d'enquête publique est d'une grande précision et dénote bien du travail qui a été accompli depuis plusieurs années par tous les partenaires porteurs du projet. Il constitue un matériau dense sur lequel on peut discuter et débattre à partir d'arguments rationnels et bien étayés, que l'on soit favorable ou opposé au projet. C'est un point important. *** En deuxième lieu, mes remarques portent également sur le fond du projet de LGV Bordeaux - Toulouse et sur les aménagements ferroviaires afférents au Sud et au Nord des deux métropoles précitées : - La LGV Bordeaux-Toulouse va permettre la réalisation d'une ligne de « RER » à Toulouse entre Saint-Jory et Matabiau (AFNT), et le développement d'un nouveau quartier « Toulouse Euro Sud Ouest ». Des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux sont également liés à la LGV (AFSB). Sans LGV, ces projets majeurs sont condamnés. Alors que la concurrence économique entre territoires bat son plein, ces aménagements vont concourir au rayonnement des deux métropoles ; - Les villes moyennes vont bénéficier de la LGV : une nouvelle gare est prévue à Montauban, reliée à la ligne TER. Une gare nouvelle est aussi prévue à Agen ; - Rénover la ligne existante pour y faire circuler des TAGV, comme le prône des associations passéistes et incompétentes, est impossible à moins de raser plusieurs villages et de faire accepter aux riverains la circulation permanente de trains à plus de 220km/h (à quelques mètres des habitations comme à Moissac par exemple) ; - La LGV ne va pas condamner la ligne existante qui sera au contraire rénovée et pour laquelle le confort des usagers sera accru : il y aura moins de pannes et de retards puisque le trajet sera doublé. L'offre de service TER pourra être augmentée puisque des sillons seront libérés avec l'ouverture de la voie nouvelle. Les gares LGV seront toutes en connexion avec les TER. Il n'y a pas d'opposition entre TAGV et « trains du quotidiens » ; - La consommation foncière qu'implique le projet représente à peine un an d'urbanisation dans les départements traversés. Les agriculteurs qui jouent la fibre écologique regrettent surtout de ne pas pouvoir vendre ultérieurement leurs terrains à des promoteurs privés au prix du terrain constructible, ce qui est moins avouable ; - La LGV ne va pas détruire l'environnement puisqu'en sept années seulement, le bilan carbone de sa construction sera compensé. L'infrastructure a fait l'objet d'études d'insertion poussées. Toutes les variantes ont été étudiées depuis le débat public de 2005 ; - La LGV Bordeaux-Toulouse est un projet rentable, qui permettra de créer de la valeur au plan socio-économique. Le gain de passager sera de 6 millions annuels pour un report modal qui économisera 150 000 tonnes équivalent carbone par an ; - « Un milliard par minute gagnée » est une ineptie colportée par

	des associations passéistes. Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse permettra de gagner 45 minutes pour 5 à 6 milliards d'euros ; - Le TAGV, qui roule trois fois plus vite qu'un TER (320 à 350km/h), ne consomme pas 3 fois plus mais 1,5 fois plus en raison de la plus grande linéarité des trajets (pas de freinages intempestifs, vitesse constante, pas d'à-coups) ; - Le TAGV est le moyen de transport le plus propre : avec 1kg de C02 émis, on peut parcourir 30 fois plus de distance en train qu'en avion, 15 fois plus qu'en voiture ; - A propos de l'aéroport de Blagnac. L'aéroport n'est certes pas saturé pour le moment, mais si rien n'est fait, il le sera bien avant l'heure. Dans les années 2000, il était d'ailleurs prévu de réaliser un deuxième aéroport en grande banlieue toulousaine. Le Tarn-et-Garonne s'est largement mobilisé pour stopper ce projet, qui selon moi, aurait été une gabegie doublée d'une catastrophe environnementale. Or la condition d'annulation du deuxième aéroport, c'était précisément de faire une LGV pour contrebalancer. Sans LGV, Blagnac, aéroport urbanisé, sera saturé ce qui pénalisera Airbus, Toulouse et la région dans son ensemble ; pour Blagnac, il s'agira à l'avenir de développer les relations au delà de 3h et éviter les navettes polluantes en avion pour faire du Toulouse - Paris, ce qui est une aberration écologique au XXIe siècle. L'avion est un bel objet de transport, mais pour les longs trajets. En deçà de 1000km, le train à grande vitesse est p lus pertinent et plus propre ; - Le TGV, malgré les supposés ou réels dysfonctionnements dont on l'affuble, crée des effets économiques. Ces effets ne sont pas automatiques (cf. dossier SPADT), il faut préparer l'arrivée de la grande vitesse longtemps en amont, mais ils existent bel et bien. Les échanges s'accroissent dans de nombreux domaines (Cf. ZAC Reims Bézannes sur la LGV Est ou Marseille sur la LGV Méditerranée) ; - Que ce soit pour l'économie, la culture ou l'enseignement et la recherche, les potentialités du TGV sont multiples. Un exemple d'une situation que je connais bien : les Instituts d'Etudes Politiques (IEP). Un concours commun est organisé chaque année : l'équation est simple, plus l'IEP est éloigné de Paris moins l'IEP en question fait l'objet de premiers voeux d'affectation. C'est ainsi que l'IEP de Lille ou celui de Lyon et Strasbourg sont bien plus demandés que celui de Toulouse car, à niveau équivalent, ils sont trop éloignés de Paris. C'est d'ailleurs l'un des arguments clés que l'on retrouve y compris dans des forums sur internet ; - La LGV permettra en outre de se connecter à un réseau de métropoles desservies par la grande vitesse. Si Toulouse reste la seule grande métropole française mal desservie, malgré son dynamisme, elle sera pénalisée à terme ; - A propos du rapport de la Cour des Comptes récemment publié sur le TGV français, on peut noter quelques éléments. Même à 12%, la marge du TGV est l'une des principales ressources de la SNCF. Avec 10% de ses moyens, le TGV contribue à 30% du total de la marge opérationnelle de la SNCF. Cf. Page 112 dudit rapport : "L'activité TGV représente ainsi la principale source de marge pour la SNCF. Activité ferroviaire la plus profitable de la SNCF à ce jour, le TGV emploie moins de 10 % des effectifs, ne représente qu'un peu plus de 10 % du chiffre d'affaires (CA) de l'entreprise, mais entre 25 et 30

	% de la marge opérationnelle de l'ensemble de l'entreprise. " Pour toutes ces raisons, je vous fait part de mon soutien total au projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse, soutien très largement partagé dans les populations, notamment jeunes, de Midi-Pyrénées et Aquitaine. Fait à Toulouse le 14 novembre 2014.
534	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : USTARITZ lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde-Landes-Pyrénées Atlantiques AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
535	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : valentin Prénom : agnes Département de résidence : 81 commune de résidence : puycelsi 81140 lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tarn AVIS : J'exprime mon désaccord pour ce projet. La cour des comptes a émis beaucoup de réserves et je pense qu'il est bon d'en tenir compte particulièrement dans le contexte actuel de crise et de difficultés financières de notre état, sinon à quoi sert-elle ? L'interêt public de cette ligne me semble très discutable surtout lorsque l'on constate que la ligne du centre (Toulouse, Brives , Limoges, Paris) est sacrifiée au profit du TGV Bordeaux Paris. Ceci au détriment d'un grand nombre de départements. Notre localisation dans le Tarn nous faisait emprunter cette ligne régulièrement. C'est devenu très difficile; la poliitique de la SNCF étant d'orienter les passagers sur le TGV Bordeaux-Paris par raréfaction des arrêts et aussi du nombre de liaisons. La baisse de fréquentation qui en résulte est imposée aux usagers. Les lignes grandes vitesses sont beaucoup plus chères et la voiture est en conséquence plus souvent employée. Pourquoi ne pas moderniser ces lignes existantes qui servent à plusieurs usages : transport de personnes, fret, liaisons de proximité, plutôt que d'investir des sommes considérables- que les citoyens devront bien financer- pour ce type de liaisons qui finalement semblent moins souples à l'usage - les nombreux arrêts ne sont pas compatibles avec la grande vitesse, fret , prix plus élevé du billet, etc..- Par ailleurs, s'il s'agit de desservir Toulouse à grande vitesse en priorité, cette ville est dotée d'un aéroport performant qui pourrait pâtir de cette concurrence. N'est ce pas un gâchis que de mettre en concurrence ces moyens plutôt que de répondre à des usages différents et utiles à plus de personnes ? La grande vitesse est-elle si prioritaire et importante pour le bien public quand la plupart des usagers ont des besoins plus modestes de liaisons facilitées comme de se rendre à leur travail dans des conditions plus acceptables ou de se déplacer à moindre coût - tous vont être

	amenés à financer ce projet- ? Le projet est présenté par les sites officiels comme un gage de modernité et de développement économique -la chambre de commerce m'invite à le soutenir- et le projet semble presque acté. A quoi sert une enquête publique dans ce cas ? On nous rappelle tous les jours que l'Etat doit faire des économies... mais nos politiques locaux ne semblent pas très concernés, dommage !
536	Envoyé le : 14 /11/2014 Nom : oulieres Prénom : eric Département de résidence : 47 commune de résidence : layrac lieu concerné par vos observations (commune, département) : layrac lot et garonne AVIS : concernant la nouvelle ligne LGV Bordeaux Toulouse passant sur la commune de Layrac j'exprime MON REFUS du tracé H228 qui dénature le paysage Par contre le tracé H228 TER serait le plus approprié
537	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble du GPSO AVIS : Je suis favorable au projet de LGV Bordeaux - Toulouse, projet d'intérêt général répondant à une demande forte à laquelle l'avion ne peut à lui seul répondre. Les alternatives d'aménagement des lignes existantes ont été étudiées et s'avèrent irréalistes. Oui au GPSO et au RER toulousain qu'il permettra entre Saint-Jory et Matabiau !
538	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Toulouse a besoin d'une desserte attractive à grande vitesse. Il est profondément anormal que la 4ème ville de France soit tenue à l'écart des grands réseaux, alors même qu'elle contribue largement à l'économie du pays. Le GPSO correspond aux attentes des habitants du Sud-ouest de la France. Il confortera le dynamisme économique des deux régions.

539	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : Blondin Prénom : Antoine Département de résidence : 47 commune de résidence : Agen lieu concerné par vos observations (commune, département) : Agenais AVIS : La LGV est un projet majeur qui permettra de répondre au développement économique des deux métropoles Toulouse et Bordeaux, mais aussi des villes intermédiaires (Montauban, Agen et Dax). La LGV est nécessaire ! Son coût sera largement rentabilisé à long terme. Ceux qui sont contre la LGV aujourd'hui auraient été contre le Canal du Midi ou la ligne historique POLT en leur temps... Le GPSO permettra également de faire vivre près de 10 000 emplois pendant toute la durée du chantier. En ces temps de crise, c'est un argument de poids ! Si au plan économique la LGV est indispensable, elle l'est aussi au plan environnemental puisqu'elle permettra des dessertes RER à Toulouse et Bordeaux et un report modal de l'avion ou de la voiture (modes polluants) vers le train (mode propre). OUI à la LGV Bordeaux-Toulouse. En attendant les prolongements eux aussi nécessaires vers Narbonne et l'Espagne, mais à plus long terme. Relançons nous dans des projets qui donnent confiance aux jeunes et cessons de nous complaire dans le déclinisme et le bricolage (aménagement des voies existantes).
540	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : Elsa Prénom : Durand Département de résidence : 33 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Oui à la LGV, projet d'avenir que ce soit économiquement ou environnementalement. Bordeaux et Toulouse ont besoin de ce projet, sous peine d'être irrémédiablement distancées par leurs homologues françaises et européennes.
541	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint-Jory lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint-Jory AVIS : Oui à la LGV Bordeaux-Toulouse et au projet d'aménagement des voies existantes entre Matabiau et Saint-Jory. Les habitants de Midi-Pyrénées dans leur immense majorité soutiennent ce projet et comprennent ce qu'il va leur apporter. Ne laissons pas les NIMBYS de tout poil le compromettre avec des arguments aussi biaisés que celui de l'impossible réaménagent des voies existantes.

	Avis très favorable au GPSO.
542	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : Rouanet Prénom : Serge Département de résidence : 81 commune de résidence : Mazamet lieu concerné par vos observations (commune, département) : Mazamet AVIS : La LGV Bordeaux Toulouse n'est que le maillon manquant à une future ligne LGV France Espagne par la façade atlantique Comment vouloir vendre notre technologie LGV à l'étranger si nos grandes métropoles ne sont elles même pas toutes maillées entre elles ?!
543	Envoyé le :14/11 /2014 Nom : ESPIAU Prénom : JEAN PHILIPPE Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : Je suis utilisateur du train au quotidien. Je fais partie des 20 % de la population active française à utiliser le train tous les jours. Et nous sommes 95 % des usagers du ferroviaire à emprunter les TER. Seuls 5 % sont des consommateurs de TGV..... Donc, les Élus, en voulant cette LGV, Bordeaux Toulouse, priorisent 5 % des usagers !!!!.... Alors que les 95 % des utilisateurs au quotidien sont en souffrance ? Il y a quelque chose qui m'échappe ! Certains chefs d'entreprise, reçoivent des relances par mail du CCI (Chambre de Commerce et de l'Industrie) qui leur demande de dire "OUI à l'arrivée de la LGV à la gare Matabiau". La CCI racole, c'est grave ! (cliquez pour dire OUI, c'est malin pour donner du poids à ce qui n'en n'a pas !....), mais pourquoi ne pas leur envoyer plutôt : Voulez vous que vos salariés qui viennent en train tous les jours arrivent à l'heure au travail ? Je pense qu'ils cliqueraient tous sur OUI, pour leurs salariés ! Les usagers des TER, les OUBLIES du rail ! Combien de fois je suis resté sur le quai ? combien de trains supprimés depuis 2 ans ? Combien de fois ai-je pris un wagon bondé ? Combien de fois ai-je décidé de prendre ma voiture (alors que je suis abonné) car le wagon était plein à craquer ? Combien de fois ai-je du faire du stop, improvisé un covoiturage ou téléphoné à un membre de ma famille pour qu'on vienne me chercher sur le quai de la gare, car le train qui devait me ramener avait été supprimé ? Combien d'anecdotes, les utilisateurs des TER, pourraient-ils raconter ? Combien de jours sur l'année sont-ils arrivés en retard ? combien de jours de grève sur l'année avec des abonnements au mois où les jours de grèves ne sont pas remboursés ? les trajets sont payés mais les trains ne passent pas ! Désolés , nous sommes en grève..... Je m'oppose à ces projets de constructions des LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax, car au lieu de financer des LGV, qui coûteront des milliards (coût exorbitant) , rénovons, réaménageons les lignes des

	TER, qui représentent le quotidien de 95 % des usagers du rail. Ces LGV ne sont pas d'utilité publique ! Ce qui est d'utilité publique, c'est aménagement urgent des lignes existantes. Merci de tenir compte de mes observations et mes remarques.
544	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : REYNAUD Prénom : JOELLE Département de résidence : 33 commune de résidence : LE TAILLAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : LE TAILLAN AVIS : Ce projet est écologiquement irrespectueux économiquement trop onéreux incohérent car devrait adapter les structures existantes
545	Envoyé le :14/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : BIARRITZ lieu concerné par vos observations (commune, département) : pyrénées atlantiques AVIS : Je suis opposé à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
546	Envoyé le : 14/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Formidable opportunité de développement régional
547	Envoyé le : 15/11/2014 Nom : ZANEL Prénom : Laurent Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC AVIS : Monsieur le Commissaire enquêteur, Je souhaite apporter ma contribution sur le projet soumis à l'enquête publique sur la ligne LGV passant en Lot et Garonne. Je suis totalement opposé à ce projet, pour plusieurs raisons: - le coût de construction est prohibitif, les coûts de fonctionnement et d'entretien discutable et donc la rentabilité nulle. - la génération de graves nuisances environnementales

	- la réfutation d'un projet d'intérêt général qui ne concernent qu'une minorité de voyageur et dont le prix du billet de TGV reste prohibitif pour le plus grand nombre - le gain de temps dérisoire compte tenu des investissements consentis Je propose donc la rénovation des lignes existantes pour optimiser son utilisation.
548	Envoyé le :15/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : BIARRITZ AVIS : La liaison actuelle entre Toulouse et la Côte Basque est indigne de notre pays, l'écart de performance entre le délai en voiture 3h environ et le train 5h est anormal et ne pousse pas à son utilisation. La liaison Toulouse Paris est dans le même cas de figure à savoir 5h/7h en train pour 1h en avion. Si on veut une vraie politique écologique/économique le train est une vraie solution.
549	Envoyé le : 15/11/2014 Nom : canac Prénom : jean-Michel Département de résidence : 81 commune de résidence : Castres lieu concerné par vos observations (commune, département) : 81 AVIS : Co-gérant d'une entreprise immobilière dans le TARN -CASTRES et LAVAUR- avec 17 collaborateurs nous considérons que le projet de ligne nouvelle BORDEAUX-TOULOUSE est un atout considérable dans l'aménagement du territoire de notre région et de son développement économique à long terme.
550	Envoyé le : 15/11/2014 Nom : CARME Prénom : Didier Département de résidence : 81 commune de résidence : PAYRIN AUGMONTEL lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 TOULOUSE AVIS : Je suis entièrement d'accord pour la création de la ligne TGV Toulouse-Bordeaux qui est un facteur de développement majeur pour l'ensemble de notre région. Cela participera au désenclavement du Sud du TARN qui souffre cruellement d'un manque notoire de communications routières et ferroviaires.
551	Envoyé le :15/11/2014 Nom : Diaz Prénom : Miguel Département de résidence : 64 commune de résidence : Ustaritz lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lignes

	Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax AVIS : Je suis opposé à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Je suis scandalisé à l'idée que l'on va dépenser des milliards d'euros, saccager l'environnement, détruire des exploitations agricoles ... tout ça pour faire gagner quelques minutes à un nombre très limité de privilégiés. Je suis favorable à un intensification de l'aménagement des voies existantes.
552	Envoyé le : 15/11/2014 Nom : LAPORTE Prénom : François Département de résidence : 33 commune de résidence : Landiras lieu concerné par vos observations (commune, département) : L'ensemble du projet du tracé de cette ligne nouvelle. AVIS : Je suis opposé à ce "Grand projet inutile et imposé" notamment car il détruirait grandement et une nouvelle fois (après autoroute Langon-Pau) des espaces naturels.
553	Envoyé le : 15/11/ 2014 Nom : BORTOT Prénom : Corinne Département de résidence : 33 commune de résidence : Préchac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tous les lieux impactés AVIS : Est-il nécessaire de rappeler tous les arguments ? Oui, certainement, car ils ne sont pas entendus. La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : Elle serait ruineuse : Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantesqui, elle, coûterait 4 fois moins cher. Elle serait dévastatrice : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles(6300 ha hectares pour la totalité

	du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. Elle est inutile : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraitpeu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. Je m'y oppose !
554	Envoyé le : 15/11/2014 Nom : Martelli Prénom : Michel

	Département de résidence : 47 commune de résidence : Moirax lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47 AVIS : Lors du débat public de 2005, RFF présenta son projet LGV Bordeaux-Toulouse en affirmant que les voies actuelles étaient saturées, et que cette ligne nouvelle s'imposait. Ce fût là un mensonge, puisque RFF nous précise, depuis quelques mois, qu' en effet ces voies historiques ne sont utilisées que seulement à 50% de trafic! Nous avons été trompés! Par ailleurs, dans son rapport publié fin octobre 2014, la Cour des Comptes, nous apprends, que RFF systématiquement, pour faire passer ses dossiers, sur-estime le nombre de passagers à venir, tout en sous-estimant les coûts des LGV! RIEN QUE POUR CES DEUX SEULES RAISONS, JE RECLAME L'ABANDON DEFINITIF DE CE PROJET FARAMINEUX, ET PARALLELEMENT LA MODERNISATION DES VOIES HISTORIQUES, A UN PRIX NETTEMENT PLUS INFERIEUR ET QUI ONT L'INTERET DE PARFAITEMENT DESSERVIR LE TERRITOIRE.
555	Envoyé le : 15/11/2014 Nom : chopin Prénom : gerard Département de résidence : 47 commune de résidence : brax lieu concerné par vos observations (commune, département) : brax AVIS : une lgv ..... operation politique sans financement clair pour faire plaisir a mr malvy. non merci . je ne veux pas payer alors qu il est possible de faire une voie rapide a partir de celle existante pour un bien moindre cout. mr dionis du sejour le sait tres bien et de ce fait a fait amenager la gare d agen et ses abords .
556	Envoyé le : 15/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : bernos-beaulac lieu concerné par vos observations (commune, département) : bernos-beaulac AVIS : Notre qualité de vie dans notre commune se dégrade à " grande vitesse" . Déjà impactés par l'A65 déficitaire, nous devrions supporter un triangle férroviaire pour une LGV Notre désarroi de voir la nature encore saccagée pour une poignée de gens pressés, est à la mesure de ce projet. OUI à la réfection des lignes existantes NON à la LGV inutile , au coût exorbitant Assez du gaspillage
557	Envoyé le : 15/11/2014 Nom : DENEY

	Prénom : François-Xavier Département de résidence : 33 commune de résidence : GRADIGNAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS ET TOUT LE TRACE DES 2 LIGNES AVIS : Mesdames, Messieurs les Commissaires Enquêteurs, C'est de façon déterminée et en conscience que je me prononce contre le projet de LGV Bordeaux Dax et Bordeaux Toulouse. Cet investissement lourd de risques financiers tant sur le plan de la construction que sur l'exploitation est un non sens à la fois économique, environnemental, un véritable gâchis humain et un gaspillage sans nom des deniers publics alors que nous vivons une crise sans précédent avec des mesures d'austérité contraignant nos concitoyens à des difficultés importantes. Pourquoi s'entêter à réaliser ce projet alors qu'il est prouvé qu'il ne sera pas rentable (c'est déjà le cas pour le TGV), alors que l'expérience des gares « betteraves » a démontré qu'il n'y avait eu aucune dynamique de développement de territoire, et alors que la vitesse promise fera de la LGV un outil énergivore, contraire aux directives sur le climat. De plus, elle entraînera une désertification des territoires traversés, elle nuira à notre souveraineté alimentaire en s'appropriant des terres arables. Elle monopolisera tous les moyens financiers au détriment de la rénovation du réseau pourtant nécessaire. C'est un véritable mépris pour les citoyens qui se sont mobilisés et investis dans la faisabilité d'une étude alternative qui a démontré toute sa pertinence en répondant à l'intérêt général. Pour toutes ces raisons je réaffirme mon opposition à ce projet dispendieux et inutile et me prononce pour la réhabilitation du réseau existant alors que de plus en plus les trains bondés, les retards à répétition, les incidents qui se multiplient notamment sur la 2ème ligne d'Aquitaine, Agen-Bordeaux, font titrer le journal Sud Ouest du 13 Octobre 2014 : « Les usagers de TER au bord de la crise de nerfs ». LGV coûteuse et inutile…qui condamnera définitivement l'entretien des lignes existantes de proximité, LGV qui nous rapprochera de notre destination, paraît-il, mais pendant combien de temps? Quand les problèmes de maintenance apparaîtront, y aura- t-il de l'argent pour y faire face? Au vu de ce qui se passe en ce moment on est en droit d'en douter. Le tracé de cette voie est lui-même aberrant: une gare loin de la ville de Mont-de-Marsan et du centre de Toulouse, et il faudra donc d'abord prendre sa voiture ou des bus pour monter dans le train ou en descendre (bilan carbone??!!), guère davantage d'agglomérations desservies etc ... La France connait une période difficile financièrement (entre autres) et les projets aussi coûteux devraient être abandonnés surtout quand ils ne sont pas vraiment utiles. Pouvons-nous gaspiller de l'argent avec des emprunts qu'il faudra bien rembourser un jour (pauvres générations futures!!) et l'exemple de l'autoroute A65 qui est le plus souvent quasiment déserte n'aura t-il servi à rien? Ce projet-là aura détruit des sites remarquables et finira à terme par le recours aux contribuables. Quelle trace nos décideurs veulent-ils laisser dans la mémoire collective et aux générations futures? Je réitère mon opposition à ce projet qui ne satisfait que les appétits des grands groupes du BTP (lesquels de surcroît sous-traitent largement les chantiers à des entreprises étrangères !), et des élus locaux soucieux de leur image de grandeur à travers des projets mégalomaniaques, sur lesquels les populations civiles n'ont jamais été démocratiquement consultées.

	Non aux projets LGV Bordeaux/ Toulouse et Bordeaux/ Dax Oui à la modernisation du réseau existant.
558	Envoyé le : 15/11/2014 Nom : DENEY née VIMES Prénom : Catherine Département de résidence : 33 commune de résidence : GRADIGNAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS ET TOUT LE TRACE DES 2 LIGNES AVIS : Mesdames, Messieurs les Commissaires Enquêteurs, Le projet de nouvelle ligne à grande vitesse GPSO est un projet contre-productif: il ne permettra de faire gagner que quelques minutes sur ces différents trajets, alors qu'une optimisation et modernisation du réseau existant aurait suffit à combler ce déficit d'utilisation. Ce projet est ruineux pour les comptes publics (Etat et collectivités territoriales) et va aggraver les déficits publics ainsi que la dette abyssale de la SNCF. Ce projet est destructeur d'environnement, dans la mesure où il va encore entraîner la suppression de nouvelles surfaces agricoles indispensable à notre production locale et à notre souveraineté alimentaire. La destruction irréversible de zones humides protégées, riches en biodiversité et en biomasse.De nouvelles sources de nuisances pour les riverains et des expropriations toujours dramatiques sur le plan humain. L'utilité sociale d'une telle infrastructure pour les usagers des transports n'a jamais été démontrée, alors que la grande majorité des usagers quotidiens des transports ferroviaires est soumise aux retards, à l'inconfort et à la fermeture de nombreuses dessertes et gares. L'argent investi dans le projet GPSO serait bien plus utile dans d'autres domaines sociaux: école, hôpitaux, amélioration énergétique de l'habitat, recherche pour les économies d'énergies... Ce projet nous éloigne des véritables mesures en faveur de la Transition énergétique et d'une politique des transports qui réponde à l'intérêt général des citoyens. Je m'oppose à un projet qui ne satisfait que les appétits des grands groupes du BTP français, des grands investisseurs seuls bénéficiaires des profits de cette entreprise et les élus locaux soucieux de leur image de grandeur à travers des projets mégalomaniaques, sur lesquels les populations civiles n'ont jamais été démocratiquement consultées. De même que plusieurs organismes d'études indépendants, je conteste la nécessité d'un tel objet: Aucune justification de l'existence d'un problème de capacité; impossibilité d'effectuer le trajet Toulouse- Paris en 3h, ainsi qu'annoncé, la vitesse de 320 kms/h n'étant tenable que sur 50 % du parcours; Le coût de 7,8 milliards d'euros(prévu à ce jour!), représente une dépense démesurée, alors qu'il existe une autre alternative, à moindre frais: - Rénover et aménager les lignes existantes (le POLT): Pas de perte d'accessibilté pour les usagers; pas de fracture du territoire; la raison voudrait qu'aujourd'hui, l'on propose des projets qui permettent de réutiliser et adapter ce que nous avons déjà, plutôt que de créer toujours du neuf ailleurs, et que l'on ait comme priorité de répondre à l'intérêt

	général, de relocaliser l'économie, de sortir de la logique du toujours plus vite pour quelques uns et du toujours moins pour le plus grand nombre! Un récent article dans Sud Ouest : TGV pourquoi vous payez si cher? vendredi 17/10/2014 Les usagers du TGV trouvent le prix des billets trop élevé et ne comprennent pas toujours les différents tarifs appliqués. L'article évoque aussi la baisse de la fréquentation des TGV (-0,7% en France) et la stagnation en 2012. Cet affaissement est attribué à la crise économique et à la concurrence des lignes aériennes « low cost ». La rentabilité sera en outre très rapidement affectée par les besoins de renouvellement de la flotte vieillissante des rames. Voici en outre venu le nouveau projet de libéralisation des cars (lignes de cars nationales et régionales ouvertes au marché) qui vient semer la zizanie dans les politiques publiques de transport jusque là plutôt orientées vers le rail, et qui s'ajoutant au co-voiturage accentuera la baisse de fréquentation du train, la faible productivité de la SNCF et du RFF et donc une baisse des recettes et l'accroissement corrélatif des déficits. Des choix plus cohérents doivent être faits et il n'est nul besoin de rajouter à cette cacophonie un projet pharaonique de LGV dont la rentabilité est loin d'être démontrée, c'est même le contraire que pointe la Cour des Comptes en pleine période d'Enquête d'Utilité Publique des projets de LGV du GPSO , dans son récent rapport : manque de rentabilité, prévisions de trafic optimistes, lobbying des grands élus (n'est-ce pas Mrs Rousset et Malvy ?) Alors pour qui construire la LGV ? Pour certains privilégiés, résidant dans notre région mais en situation de télé travail qui les oblige à remonter sur Paris une fois par semaine ? pour les « hommes d'affaires » pressés mais pourtant de plus en plus connectés par le téléphone, le mail, la visioconférence ? Pour les curistes de Dax, le plus souvent à la retraite et qui n'ont que faire de gagner une demie heure sur le parcours vers Dax et d'ailleurs prennent souvent leur véhicule personnel pour transporter leurs bagages et jouir d'un peu d'autonomie sur place , pour nos élus locaux soucieux de leur présentéisme à l'Assemblée nationale ou au Sénat ? Hé bien même pas : 3 plateformes aéroportuaires dynamiques et qui développent le low cost existent déjà dans le triangle GPSO : Bordeaux, Toulouse, Biarritz . Tous les investissements pratiqués sur l'aérien le seront-ils en pure perte pour favoriser cette fois le rail sous sa forme LGV ? La région est sillonnée d'autoroutes, dont certaines non rentables. Bordeaux va être prochainement relié à Paris par la LGV. Il semble donc raisonnable pour assurer des liaisons plus efficaces entre les grands centres et les villes moyennes de notre région de rénover les voies de chemin de fer existantes et de pratiquer des tarifs abordables pour les besoins de proximité. Et il ne faut pas oublier non plus le développement du co-voiturage, des outils de communication à distance (dont personnes ne semble tenir compte, il est vrai que nos élus sont sur ce plan souvent dépassés…), et même, et ce n'est pas une plaisanterie ! la récente annonce gouvernementale de l'ouverture au marché de lignes de cars à grande échelle ! au moins ces derniers utiliseront-ils le réseau autoroutier déjà pléthorique et parfois déficitaire (A65 et même en partie A62….). ceci dit cette annonce a déjà provoqué une grève à la SNCF et à la RATP pour la défense du service public dans les transports ! La LGV n'est pas d'utilité publique, elle entrera en concurrence avec des moyens de transport déjà efficaces et tous les opérateurs y perdront. Cette concurrence est suicidaire et les LGV ne seront jamais rentables, alors que le rail a un vrai service de proximité

	et moyenne distance à rendre. L'argument du ferroutage est sérieux mais il faut trouver le moyen de le réaliser sur l'emprise existante. Recherche de solutions nouvelles avec intelligence et bon sens, concertation réelle avec les citoyens, voilà ce vers quoi il faut tendre : assez des diktats d'une oligarchie des professionnels de la politique, sans imagination mais soucieux de laisser leur nom à un grand projet, qui vivent encore dans les « trente glorieuses » et qui sont souvent ignorants des solutions à mettre en œuvre pour que les populations puissent vivre dans un environnement préservé et bénéficier de services publics bien gérés. Sans doute leur propre cadre de vie ne les expose-t-il pas à ces nuisances et aux difficultés Non aux projets Bordeaux/ Toulouse et Bordeaux/ Dax Oui à la modernisation du réseau existant.
559	Envoyé le : 16/11/2014 Nom : Pagès Prénom : Xavier Département de résidence : 81 commune de résidence : Saint Amans Soult lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse - 31000 AVIS : Favorable et nécessaire. Toulouse est aujourd'hui a 5h45 TGV de Paris , ce qui est trop long
560	Envoyé le : 16/11/2014 Nom : RODRIGUEZ Prénom : François Département de résidence : 82 commune de résidence : DONZAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : DONZAC AVIS : Je suis hostile à ce projet pour les raisons suivantes: Si le projet aboutit, pendant la construction du chantier, nous allons subir de nombreuses nuisances: -routes coupées -passage de nombreux engins de chantier -difficultés d'accès à notre maison -difficultés de liaison avec les villages alentour -bruit -vibrations. L'inconvénient principal reste cependant le gel complet de tous les projets personnels et familiaux en cours , comme les nouveaux aménagements de la propriété , le déménagement ou la mise en vente éventuelle (elle pourrait se faire sinon avec une estimation revue à la baisse entre 30 et 50 % selon l'avis des professionnels de l'immobilier). Lors de l'exploitation de cette voie ferrée , les nuisances seront principalement : -le bruit : à ce propos RFF fait part d'une étude unilatérale qui estime l'intensité du bruit à 50 db à distance de 500 m de la voie ferrée (???) .Or nous savons bien que ceci ne représente que

	l'équivalent d'une machine à laver domestique en fonction . En effet, cette étude a lissé sur 24 heures le bruit causé par les 22 passages du train , sans tenir compte de la direction du vent de nord-ouest à cet endroit (notre propriété étant située au sud-ouest)ni du dénivèlement du terrain (notre propriété étant située en hauteur par rapport à la voie ferrée) - les éventuelles vibrations qui pourraient causer des failles dans la construction. Nous sommes au courant d'une étude concernant la modernisation possible des voies ferrées existantes , projet bien moins onéreux. Ce projet de LGV , soutenu en dépit de tout bon sens par nos élus , est un projet de partenariat public/privé , bien connu pour être le plus dispendieux des modes de financement. En effet , par la modernisation des voies existantes , nous pourrions réaliser des économies et investir cet argent dans la sécurité du trafic ferroviaire. De plus si ce projet de LGV qui sera irréversible s'il est mis en oeuvre , outre son coût , défigurera irrémédiablement le paysage. Derner point , mais pas le moindre , il s'agit d'investissements pour lesquels le financement n'est pas trouvé (sinon sous la forme d'un emprunt) et qui nous reviendra tel un boomerang sous forme de hausse des impôts locaux dans les prochaines années. J'estime être doublement victime de décisions arbitraires des élus locaux et régionaux et je m'opposerai par tous les moyens légaux à ce scandale financier et écologique.
561	Envoyé le : 16/11/2014 Nom : Orero Prénom : Ramon Département de résidence : 82 commune de résidence : montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : Montauban AVIS : Je ne suis pas un usager habituel des services voyageurs de de la SNCF, mais ce qui se trame autour de ce projet de ligne TGV entre Toulouse -Bordeaux et la suite jusqu'à Paris est un pur scandale et une grande escroquerie dont vont être encore une fois victimes financièrement et matériellement les citoyens des régions concernées au seul profit des entreprises BTP et d'une minorité de privilégiés qui pourraient se satisfaire de solutions alternatives moins dispendieuses(coût reel non maitrisé), moins dévastatrices pour notre environnement agricole et géographique, et plus aptes à répondre aux besoins des populations des régions concernées mais également de leurs voisines, sacrifiées au nom des insatiables besoins de certaines de nos élites qui président dans nos regions et qui sont avides de glorioles personnelles oubliant le sort du plus grand nombre de leurs administrés. Ce projet met en cause les principes d'égalité et de liberté des citoyen s devant la possibilité de se déplacer dans les meilleures conditions de sécurité, de durée et de proximité. JE SUIS DONC RADICALEMENT OPPOSÉ À LA RÉALISATION DE CE PROJET.

562	Envoyé le : 16/11/2014 Nom : hachfi Prénom : Myriam Département de résidence : 64 commune de résidence : ustaritz lieu concerné par vos observations (commune, département) : pyrenees atlantiques AVIS : je suis opposée à la construction de la ligne LGV BORDEAUX TOULOUSE ET BORDEAUX ESPAGNE
563	Envoyé le : 16/11/2014 Nom : DENEY Prénom : Rémy Département de résidence : 33 commune de résidence : GRADIGNAN lieu concerné par vos observations (commune, département) SAINT MEDARD D'EYRANS ET TOUT LE TRACE DES 2 LIGNES AVIS : Mesdames et Messieurs les Commissaires enquêteurs, Citoyen, soucieux de la protection de l'environnement, je soutiens le report modal de l'avion et de la voiture vers le train quand il est possible et cohérent. Pour autant, je ne peux adhérer à un projet qui: - Dans son mode de financement pressenti (partenariat public-privé), est sans risque pour l'investisseur, mais surendette la collectivité, et entérine la disparition d'un service public du rail. - Du fait du grand chantier que ce projet nécessiterait, a un impact environnemental considérable: Disparition de 3700 ha de terres agricoles, destruction de paysages et de milieux aquatiques, circulation d'engins de chantier au fort impact carboné, atteintes à la bio diversité...) - A cause du surplus d'apport énergétique demandé pour alimenter les machines à grande vitesse, nécessitera inévitablement la construction d'une nouvelle unité de production fonctionnant à l'énergie fossile. - Parce que la grande vitesse sur valorise les grands centre surbains, aura un impact sur la répartition territoriale de l'emploi, et accentuera la désertification d'une majorité de territoires ruraux. De même que plusieurs organismes d'études indépendants, je conteste la nécessité d'un tel objet: Aucune justification de l'existence d'un problème de capacité et impossibilité en pratique d'effectuer le trajet Toulouse- Paris en 3h, ainsi qu'annoncé, la vitesse de 320 kms/h n'étant tenable que sur 50 % du parcours. Le coût de 7,8 milliards d'euros (prévu à ce jour!), représente une dépense démesurée qui dérapera sans aucun doute, alors qu'il existe une autre alternative, à moindre frais: - Rénover et aménager les lignes existantes (le POLT): pas de perte d'accessibilité pour les usagers; pas de fracture du territoire; La raison voudrait qu'aujourd'hui, l'on propose des projets qui permettent de réutiliser et adapter ce que nous avons déjà, plutôt que de créer toujours du neuf ailleurs, et que l'on ait comme priorité de répondre à l'intérêt général, de relocaliser l'économie, de sortir de la logique du toujours plus vite pour quelques uns et du toujours moins pour le plus grand nombre! Quand ou pense que l'équivalent de la superficie d'un département disparaît chaque décennie, mais où va –t-on ??? Comment serons-nous jugés par les générations futures?

	Pour qui construire ces LGV? je le maintiens pour un petit nombre de privilégiés, qui notamment ont choisi de résider ou de créer une "petite" entreprise dans notre région et qui pour des raisons totalement égoïstes se prononcent en faveur de ce projet. J'ai en tête le témoignage d'une société de formation de 3 salariés qui doit effectivement prendre un peu la voiture pour certains déplacements ou l'avion, et qui revendique le droit de disposer de cette LGV au détriment du plus grand nombre en mettant en avant son bilan carbone qu'elle n'a pas chiffré d'ailleurs. C'est scandaleux et irresponsable. Qu'ils se rassurent ! ils bénéficieront bientôt de la LGV Paris-Bordeaux et disposent déjà de plusieurs plateformes aéroportuaires dans le grand Sud Ouest qui se développent vers le low cost et concurrenceront le rail. De même le réseau autoroutier est dense dans la région et permet désormais de relier Langon et Mont de Marsan en 3/4 d'heure (par la t rès contestée A65 mais maintenant qu'elle est là autant la rentabiliser) et Bordeaux à Agen en moins d' 1h30! Et bientôt la libéralisation des lignes de cars! quelle cacophonie à laquelle les citoyens qui s'organisent ajoutent le co-voiturage en augmentation constante ! La LGV n'est pas d'utilité publique, elle entrera en concurrence avec des moyens de transport déjà efficaces et tous les opérateurs y perdront. Cette concurrence est suicidaire et les LGV ne seront jamais rentables, alors que le rail a un vrai service de proximité et moyenne distance à rendre. L'argument du ferroutage est sérieux mais il faut trouver le moyen de le réaliser sur l'emprise existante. Autre thématique : Mené avant 2010, les conclusions du débat public sont largement dépassées et passablement erronées. La mise en service ne sera pas possible avant 2025 voire 2030, ce qui porte à un décalage considérable entre le lancement du projet et sa réalisation. Et c'est là que le pire est à craindre car entre temps, des évolutions majeures, sociales, environnementales, techniques et en matière de communication seront intervenues qui nous feront tous regretter la mise en œuvre de ce projet d'un autre temps mais qui aura réussi à défigurer nos régions, à faire perdre des hectares de terres agricoles (alors que l'idée que l'agriculture et notamment la vigne sont des atouts majeurs pour notre pays fait son chemin…) et à nous endetter collectivement pour longtemps. Trop ancien, le projet doit s'inscrire dans le nouveau contexte économique, social, énergétique. L'absence d'anticipation sur les évolutions sociétales et économiques fragilise ce projet. L'évolution des modes de transports et surtout des besoins de transports avec l'ouverture d'une ère de la télématique et des relations dématérialisées entre toutes les parties du monde va avec certitude réduire les mouvements physiques et les besoins de transports. Mesdames, messieurs les Commissaires enquêteurs, je vous invite à vous référer à deux articles fort intéressants parus dans le journal Sud Ouest des 5 novembre et 10 novembre 2014 : « Grands projets : les ratés de la concertation » et « Après le drame de Sivens, sortons des impasses » : des journalistes, des députés, un conseiller régional d'Aquitaine, une ancienne ministre de l'environnement, écrivent très sérieusement : (extraits) « L'affaire du barrage de Sivens illustre, jusqu'à la caricature, les tares de naissance de bien des projets et met en question la pertinence des procédures de concertation…. l'exaspération à Sivens comme ailleurs, provient du silence de l'Etat face à des préoccupations d'ordre environnemental, sociétal, voire économique. Les colères citoyennes finissent par gommer les décisions d'élus,

	ravivant ainsi la fracture entre légalité et légitimité....Le drame de Sivens est le symptôme d'une soci été en mal-être, en profond décalage avec ses représentants, et d'un système démocratique qui ne correspond plus aux aspirations des citoyens … Vision très formelle des procédures, très verticale, l'Etat ou la Collectivité publique qui sait tout s'adresse au citoyen qui ne sait rien…résultat : les procédures sont surtout faites pour entériner des choix déjà tranchés…. » Mesdames, Messieurs les Commissaires enquêteurs, une très lourde responsabilité pèse sur vos épaules : l'enquête publique est un moment de démocratie. Vous devez recueillir les avis et vous forger le vôtre en toute indépendance. Quand on pense que tout le monde est d'accord maintenant pour dire que ce projet de barrage de Sivens était surdimensionné, que le réduire à la moitié de sa capacité suffirait amplement et que, en cherchant bien, des retenues collinaires de petites taille qui coûtent six fois moins cher qu'un barrage, suffiraient à permettre l'irrigation des cultures avoisinantes……A MEDITER ….. en se référant au contexte pas si clair et très douloureux du projet de LGV sud ouest, Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax. Sincères salutations
564	Envoyé le : 16/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : anglet lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ustaritz pyrenees atlantiques AVIS : un énorme "chantier" et beaucoup d'argent dépensé pour finalement peu d'usagers concernés...
565	Envoyé le : 16/11/2014 Nom : ROUJEAN Prénom : Pierre et Josiane Département de résidence : 47 commune de résidence : Le Passage lieu concerné par vos observations (commune, département) : Le Passage Lot-et-Garonne (47520) AVIS : Nous habitons sur la commune de LE PASSAGE (47520) au lieu-dit « Sivoizac » au 356 avenue de Gascogne. Notre habitation est située à environ 250 mètres de la ligne LGV projetée entre Bordeaux et Toulouse dans la bande d'étude des 300 mètres et plus précisément dans le secteur concerné par la multi exposition acoustique. Dans le cadre de l'enquête publique nous avons des inquiétudes à formuler quant à la réalisation et à l'exploitation de cet ouvrage susceptibles de générer des nuisances sonores par les passages fréquents des trains lors de la mise en service de la ligne mais également lors de la construction de l'ouvrage . Pouvez nous indiquer comment ont été effectuées les mesures permettant de dresser la cartographie des effets acoustiques ? Quels seront nos recours si les mesures prévues ne sont pas suffisantes pour limiter des nuisances acoustiques .

566	Envoyé le : 16/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : saint Paul les Dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux-Espagne AVIS : Je suis opposé au projet GPSO!! Le GPSO à l'épreuve du quotidien Bordeaux-Dax et Hendaye Quatre paramètres principaux sont à considérer: Temps de trajet, Qualité de desserte, Prix du billet Saturation de la ligne. 1.Temps de trajet: Trajet Bordeaux-Mont de Marsan: Ligne existante: Bordeaux/Morcenx: 220km/h max. Morcenx/Mont de Marsan: Modernisation et électrification. LGV nouvelle: plus longue (détour au nord de Captieux) et arrivée à Lucbardez à 15 km du centre ville. Ces deux temps de trajets sont équivalents. Trajet Bordeaux-Dax: Ligne existante: ligne modernisée. Ligne LGV nouvelle: plus longue de prés de 70 km / on quitte la LGV à Saint Vincent de Paul et on la retrouve à Mées. Ces deux temps de trajet sont équivalents. Trajet Bordeaux-Bayonne: Ligne existante: ligne modernisée. Ligne LGV nouvelle: après Dax le tracé retrouve la LGV à Mées et on quitte la LGV à Benesse-Maremne pour desservir Bayonne. Le temps de trajet LGV est inférieur de 3 à 6 minutes par rapport à la ligne existante modernisée. 2.Qualité de desserte Les qualités de desserte vont être fortement dégradées en raison des demandes des villes traversées d'avoir des liaisons directes vers Paris et Bordeaux. Les offres phare de la SNCF comprennent Paris/Bordeaux en 2h05 et Paris/Toulouse en 3h10, ce qui suppose de ne marquer aucun arrêt intermédiaire !! Sur Paris/Bordeaux par LGV, Angoulême exige 22 aller-retour directs sur Paris, Tours, et ses navetteurs, exigent des trajets sans arrêt sur Paris.....

	3.Prix du billet Les prix des péages acquittés par les opérateurs ferroviaires (SNCF) vont croitre pour couvrir les charges de RFF et seront pour partie répercutés sur le prix des billets. De plus, le rapport 2014 de la Cour des Comptes nous dit page 109: « certaines études reprises par exemple par la Direction du Budget montrent que les prix des billets devraient être pratiquement 2 fois plus élevés qu'aujourd'hui pour couvrir le coût des infrastructures ». C'est tout dire... 4.saturation de la ligne existante: A ce jour, la ligne Bordeaux/Espagne est utilisée entre le tiers et le quart de sa capacité. D'autre part, «l'Observatoire des Trafic à travers les Pyrénées», lors de la réunion du 26 juin 2014, a présenté un document ou il apparaissait que toutes activités confondues, entre 2006 et 2012 le trafic avait baissé de 10,4% en gare Hendaye, de 6,3% en gare de Bayonne et de 23,3% en gare de Dax. Concernant le seul fret, le trafic pour la même période avait baissé de 40,7% en gare d'Hendaye, 41,7% en gare de Bayonne et de 49,3% en gare de Dax. Et c'est l'explosion exponentielle de fret qui justifiait la LGV nouvelle en permettant de dégager des sillons pour le fret par délestage du trafic passager sur la LGV. Remarque: Les dessertes de Mont de Marsan et de Dax ne sont pas des dessertes de TGV/LGV. La distance de pertinence pour un TGV/LGV est de 400 à 800Km cette plage pouvant être étendue dans certains cas à 200/1000Km. Ces plages devant être associées à des bassins resserrés de population d'au moins 200 000 (gare ex-urbanisée)à 300 000 (gare centrale) habitants. Ce n'est le cas ni de Mont de Marsan ni de Dax.
567	Envoyé le : 16112014 Nom : pedespan Prénom : jeanpierre Département de résidence : 40 commune de résidence : saint paul les dax lieu concerné par vos observations (commune, département) Bordeaux-Espagne AVIS : Je suis contre le projet GPSO!!

	Questions à propos du GPSO RFF apparaît en position de juge et partie quant à son rôle dans le projet GPSO. En effet, RFF est à la fois l'autorité qui définit le besoin et le maitre d'ouvrage du projet. C'est RFF qui conduit, en exclusivité (et en autiste), les études prospectives qui définissent les trafics futurs, passagers et fret, et qui serviront de base pour juger de l'opportunité de construire une ligne nouvelle à Grande Vitesse. En toute bonne logique, c'est l'opérateur SNCF qui devrait conduire ces études. Pourquoi, cette situation maintes fois dénoncée perdure-t-elle ? Il a été démontré, notamment par le Cour des Comptes (Rapport 2008), que ces études de besoin sont tendancieuses et que les prévisions de trafic, passager et fret sont systématiquement surévaluées et devraient être corrigées. Pourquoi ces corrections, de nature à remettre en cause le projet GPSO, ne sont elles pas faites ? Rappelons que la justification de la ligne LGV nouvelle Bordeaux-Hendaye repose sur « l'explos- -ion exponentielle du fret » transfrontalier. Celle-ci est catégoriquement démentie par l'Observatoire du Trafic Trans-Pyrénéen qui constate une baisse, tous trafic confondus, entre 2006 et 2012, de 10,4% à Hendaye, de 6,5% à Bayonne, de 23,3% à Dax. Sur la même période, le nombre de mouvements de trains de fret a diminué de 40,7% à Hendaye, de 41,7% à Bayonne et de 49,3% à Dax. Pourquoi ne pas en tenir compte? Un ensemble de rapports officiels (Cour des Comptes 2008, Rapport Mariton, Assises du Ferroviaire, rapport Auxiette, rapport Bianco, rapport Duron « Mobilité 21 » , Cour des Comptes 2014) et d'études, indépendantes de RFF (Citec, Claraco), ont conclu à la priorité absolue de la modernisation des lignes existantes. Ce programme de modernisation remet en cause la construction de LGV nouvelles (Cour des Comptes 2014 page 126). Pourquoi ignorer ces rapports? Le rapport Duron « Mobilité 21 » , accepté par le Premier Ministre de l'époque, concluait que dans un contexte budgétaire fortement contraint, aucune LGV nouvelle ne devait être lancée avant 2030. Ce rapport avait l'immense mérite de sortir de l'impasse budgétaire que le SNIT avait générée. Un ensemble d'interventions d'élus et de politiques eut pour effet de rétablir l'ensemble des projets LGV mis à mal par le rapport Duron....rétablissant le SNIT et l'impasse budgétaire qu'il avait entrainée. Pourquoi cette logique « du dernier qui a parlé a raison »? Le rapport de la Cour des Comptes 2014 conclut (page 126): « Mais il n'est aujourd'hui plus possible de poursuivre une politique du « tout TGV » à

	fortiori si on entend entreprendre parallèlement une rénovation accélérée du réseau classique, tant il est désormais avéré que ce dernier a été négligé pendant 30 ans et réclame désormais pour une mise à niveau des investissements incompatibles avec la poursuite du développement des LGV. » Pourquoi n'en est-il tenu aucun compte? La situation du ferroviaire Français est catastrophique: -plus de 40 milliards d'euros de dettes, -croissance de la dette: 2 milliards d'euros par an, -réseau classique dans un état « proche du délabrement » -subventions annuelles: 12,6 Milliards d'euros par an (CC 2014 page103) -pour que les nouvelles LGV remboursent leur infrastructure, il faudrait doubler le prix du billet (CC 2014 page 109) Pourquoi continuer ainsi dans la voie de l'endettement?
568	Envoyé le : 16/ 11/2014 Nom : trainel Prénom : jean pierre Département de résidence : 82 commune de résidence : castelferrus lieu concerné par vos observations (commune, département) castelferrus tarn et garonne ierre.trainel@free.fr 9. Saisissez ici vos remarques et observations. bonjour, n'étant pas informé du passage de la commission d'enquête à la mairie de castelferrus le 12/11/2014, dommage !!! je vous fais part de remarques ou de questionnements sur le projet de tracé approuvé par DM - tracé 82 de novembre 2013 - BT17. cela concerne le pont rail du PK 189+500 au PK 191+500 : - quel sera l'impact visuel sur le paysage environnant ? - le pont rail sera-t-il protégé par un dispositif anti-bruit ? (vitrage?) - est-il prévu un aménagement paysager ? cela concerne la voie en déblai du PK 188+500 au PK 189+500 : - pourquoi ne pas avoir conservé la tranchée couverte (tracé de la carte de 2012) ? - ce secteur fera-t-il l'objet de protection anti-bruit ? - est-il prévu un aménagement paysager sur le déblai et en tête de déblai ? sur l'ensemble du PK 188+500 au PK 191+500 : cela concerne la faune : - est-il prévu des passages spécifiques pour la migration des animaux (biches,, sangliers, etc..) ? (passages migratoires importants vers la Garonne) cela concerne l'urbanisation : - ce projet LGV aura un impact négatif sur la valeur immobilière des biens avoisinants ?

	cela concerne la phase " Travaux " - quelles seront les nuisances sur le trafic routier et sur le bruit ? - des études d'impacts ont-elles été réalisées sur ces nuisances ?
569	Envoyé le : 15/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : Ustaritz lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ustaritz AVIS : Je suis opposée à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
570	Envoyé le : 16/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 24 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je ne suis pas directement "touchée" par ce projet de LGV sinon par la contribution financière qui impactera tous les contribuables de la région Aquitaine, parce qu'au final les acteurs du financement sont les contribuables... On a beau les appeler Conseil Général, Régional etc... c'est notre argent qui se volatilise en projets servants l'égo de certains de nos élus et décidés dans d'obscurs cabinets à des fins douteuses. Les devis d'un montant faramineux au départ sont toujours minorés et le coût final dépasse l'entendement. On s'interroge quant au bien fondé d'un tel projet! Une ligne à grande vitesse, pourquoi? Les gares à desservir (existantes ou à venir) sont si peu éloignées l'une de l'autre ... Le réseau existant, les lignes actuelles, qu'en faisons nous? Quid des usagers de ces lignes? A l'heure où on nous demande de faire des économies a-t-on bien mesuré le bien fondé de cette entreprise? Les dégâts causés sur le plan moral, matériel, économique , écologique des personnes et des lieux se trouvant malheureusement sur le tracé les a-t-on bien évalués? Bien sûr il faut que le progrès avance, mais pas n'importe comment et pour n'importe quoi. Apportons plutôt des solutions là ou les problèmes se posent: y a t-il urgence de construire cette ligne ici et maintenant? Personnellement j'en doute et je voulais le faire savoir!
571	Envoyé le : 16/11/2014 Nom : BLONDEL Prénom : Françoise Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : PASSAGE LGV A LAYRAC LOT ET GARONNE 47 AVIS : JE SUIS TOTALEMENT OPPOSEE AU TRACE DU LGV H228 ET SOUTIENS LE NOUVEAU TRACE PROPOSE PAR LA MAIRIE ET L AGGLOMERATION AGENAISE (H228 TER) MES RAISONS OUTRE LA VUE SONT LE BRUIT!!!NOUS ETIONS UN VILLAGE PAISIBLE PLUTOT DORTOIR ET EN PLUS DE LA ROUTE ET LES CAMIONS QUI PASSENT SANS ARRETS ON NOUS INFLIGE LE PASSAGE DU TRAIN JE DIS STOP CA SUFFIT IL Y A SUFFISAMMENT DE PLACE POUR ALLER PLUS LOIN!!! MERCI DE BIEN VOULOIR PRENDRE EN COMPTE MON AVIS
572	Envoyé le : 16/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC - LOT ET GARONNE AVIS : Bonjour, Refus au tracé H 228. Soutien au tracé H 228 TER. Merci.
573	Envoyé le 16112014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : LAYRAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC - LOT ET GARONNE AVIS : Bonjour, Refus du tracé H 228. Soutien au tracé H 228 TER. Merci.
574	Envoyé le 16112014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : LAYRAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC - LOT ET GARONNE AVIS : Bonjour, Refus du tracé H 228 Soutien au tracé H 228 TER

	Merci.
575	Envoyé le 16112014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : LAYRAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC - LOT ET GARONNE AVIS : Bonsoir, REFUS du tracé H 228. SOUTIEN au tracé H 228 TER. Merci.
576	Envoyé le 16112014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : REVEL Lieu concerné par vos observations (commune, département) : REVEL AVIS : Je pense que ce projet est totalement irréaliste compte tenu de son coût (9 milliards) contre 3 milliards pour aménager la ligne existante et ce pour gagner 6 min de trajet. Argent dépensé au détriment des lignes TER, projet anti-écologique (près de 5 000 de terres agricoles nécessaires) en bref aucun point positif !! Bien à vous, Une citoyenne qui n'a pas envie de payer encore plus d'impôts.
577	Envoyé le 16novembre2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 82 Commune de résidence : campsas Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 82 AVIS : un projet de cette taille nécéssite plus de transparence, de débat public,que nos grands décideurs politiques décendent de leur nuage pour dire la véritée du moins reconaitre la situation actuelle .La situation de la sncf,du gouffre financier du tgv, la sncf n'en veut plus,la cours des comptes n'arrête pas de tirer la sonnête d'alarme, c'est toujours le contribuable qui paye la facture,jusqu'ou on va aller.Des discours pour annoncer les quelques "minutes gagnées" mais à quel prix???le coût de la minute gagnée grâce à la constuction de la lgv rapporté

	au nombre de voyageurs est de plus en plus faramineux.Par exemple pour le Paris Lyon 1 millon d'euros pour le Paris Lille le triple ,le tgv de l'est 3,64 millions ,pour le tgv Tours Bordeaux encore plus,et pour le bordeaux toulouse combien se sera??? Le désastre écologique, que va t'il rester à nos futures générations, ces minutes gagnée ne vont pas nourrir nos enfants.Il vaudrait mieux se préocuper du quotidien de tous les gens qui vont travailler qui perdent 2 à 3h par jous pour se rendre à leur travail .Une LGV pour une minoritée de gens ,c'est un luxe aujourd'huit,c'est pour cela ca demande beaucoup de réflexions,il faut rester raisonnable. Je suis pour la rénovation des lignes existantes ,déjà plus de travail pour les entreprises locales ,nous ne sommes pas à 10 minutes près,n'allons pas détruire des milliers d'hectares pour faire une tranchée et regarder le train passer pour tous ceux qui vont rester à proximité.J'aime la TERRE je la respecte ,elle me nourrit,pour moi c'est une deuxieme mère. Nous avons la chance de vivre dans un beau pays ,le rêve de temps de populations, alors conservons- le ,en fait tout ceci pour la concurence des métropoles l'orgueuil la fiertée de nos grands élus,ce n'est pas sérieux.pour en finir je pense à celui qui habite à cahors(46) il faudra qu'il descende à montauban passer par bordeaux pour se rendre à paris ,il faut revoir la carte de france,pour moi c'est honteux.De plus aller construire une parallèle limoges poitiers,avec un coût de 2 millards,on fait n'importe quoi.En rénovant la polt on pourrai faire paris toulouse avec un meilleur temps,4h avec le capitole ds les années 70 .Il faut nous écouter.

OBSERVATIONS DU PUBLIC FORMULEES DU 17 AU 24 NOVEMBRE 2014

Projet lignes nouvelles Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax

Numéro	Courriel
578	Envoyé le 17112014 Nom : VIGROUX Prénom : Thierry Département de résidence : 31 Commune de résidence:L SAINT-RUSTICE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT-RUSTICE HAUTE-GARONNE AVIS : Lettre De Thierry et Sylvie VIGROUX rédigée le 16 octobre, modifiée le 16 novembre 2014 21 Rue Pierre Paul Riquet 31620 SAINT RUSTICE Adhérents de l'Association AZS commune de Saint-Rustice Objet: Doléances ENQUETE PUBLIQUE TGV BORDEAUX-TOULOUSE Monsieur le Commissaire Enquêteur Nous avons pris connaissance du lancement de l'enquête publique relative au projet GPSO impactant notre commune de Saint RUSTICE en Haute Garonne et impactant notamment notre résidence principale domiciliée au 21 Rue Pierre Paul Riquet. L'enquête publique est caractérisée par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 236 qui a modifié l'article L123-1 du code de l'environnement : "L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement." C'est pourquoi dans le cadre de la participation du public et de la prise en compte des intérêts de tiers, nous vous prions de notifier et de prendre en compte nos doléances suivantes : La LGV C'est tout d'abord des préjudices moraux et matériels que notre famille subit depuis 2009, année de divulgation du fuseau LGV aux habitants du village, cette publication a engendré la privation de notre liberté de vendre notre résidence principale, elle a engendré la dévaluation de notre seul bien immobilier, qui est devenu ainsi invendable : c'est un fait ! C'est pourquoi en 2010 nous avons rejoint l'association STRES (Saint-Rustice Environnement Sauvegarde) présidée par Mme Anne-Marie TALEUX , association membre du collectif « Union pour la Sauvegarde des Villages » préconisant un tracé passant près de l'autoroute afin de concentrer les nuisances dans une zone bruyante déjà existante et de préserver la plaine. Nous avons assisté à des réunions d'informations publiques menées par les élus locaux des communes voisines présentant les « powerpoint de RFF » , élus regroupés et organisés , et fortement pilotés politiquement par le Conseil Régional et le conseil général défenseurs du projet GPSO désenclavant l'agglomération toulousaine. Nous avons ainsi participé aux manifestations pour le tracé A62 et avons suivi les résultats des commissions préfectorales et les

	débats « pour » et » contre » le tracé alternatif A62. Pendant cette période mouvementée, où les banderoles des deux camps apparaissaient et disparaissaient par faible vent d'Autan , où le débat avait lieu tant dans les réunions publiques que dans nos boites aux lettres, j'ai pour ma part mis à jour le site internet Wikipédia-Saint-Rustice afin de décrire l'histoire et les attraits de notre commune touchée par la LGV. J'ai utilisé principalement les archives et la monographie de Mariano OTAL, ancien Maire, historien et grand défenseur de notre patrimoine, ainsi que les informations de Monsieur Alain BERTRAND passionné de l'histoire locale de notre village et de ses habitants. Et c'est avec grande fierté que je leur ai montré, après leur relecture attentive, que désormais notre village était bien mieux documenté « sur le web » que les communes environnantes ! C'est aussi une période où, restant dans l'expectative, nous n'avons pu engager aucun travaux d'habitat d'importance tels que la rénovation de notre couteux système de chauffage central au fioul vers un système d'énergie renouvelable. Enfin une période où nous avons continué à payer nos taxes d'habitation et foncières sans aucun aménagement de la part de l'administration locale et du Trésor public malgré une main tendue vers notre mairie. Nous avons été traités comme tout le monde, malgré les préjudices cités et un avenir semblant bien tracé. C'est pourquoi, aujourd'hui nous sommes fatigués et déterminés ! Fatigués par la bataille des débats et des aléas du fuseau et du tracé en 2011, fatigués après plusieurs années à attendre une décision ministérielle en 2013 abrogeant enfin un tracé définitif, fatigués de ne pas savoir, de ne pas prévoir. La maison doit disparaître !?! Qu'elle disparaisse , bon sang ! Car c'est aussi un soulagement pour nous pour nous projeter dans l'avenir ! Sommes-nous CONTRE la LGV ? A cette heure bien sûr que non, nous sommes POUR car nous voulons que cette épreuve cesse pour notre famille de deux adultes et de deux enfants de 10 et 14 ans. Nos enfants vivent depuis 5 ans avec ce traumatisme de ne pas savoir quand nous devrons partir et pourquoi. C'est très dur pour eux de se projeter ailleurs de la maison où ils sont nés et où ils ont grandi. GPSO est une décision politique sur le fond du grenelle de l'environnement, c'est une ligne nouvelle voulue par nos représentants nationaux et locaux ,du peuple élus par suffrage dans notre démocratie. Le débat du CONTRE a existé et nous y avons participé, La LGV Toulouse-Paris existera et reliera les deux centre-villes, nous l'acceptons par dépit et dans la fatigue ! Quant à notre détermination, Il est temps désormais d'être traités avec dignité et honneur de la part du maître d'œuvre. En 2012, nous avons donc rejoint l'association AZS (ASSOCIATION ZONE SACRIFIEE DE ST RUSTICE) présidée par Mr Eric SUBTIL , association défendant les intérêts et les volontés des propriétaires de la plaine de Saint-Rustice. En juin 2013 « La randonnée VTT des Lacs » a été organisée par l'association AZS afin de promouvoir la beauté de notre plaine hébergeant Garonne ! Par la faible participation des habitants et des élus du village à cette manifestation, nous avons compris que peu de personnes se sentait vraiment concernés par l'impact écologique et environnemental. C'est pourquoi aujourd'hui il est temps de défendre les intérêts de notre famille vivant dans l'unique quartier du département de Haute-Garonne fortement impacté par la ligne nouvelle LGV de Haute-Garonne. Nous souhaitons être relogés dans les mêmes conditions environnementales que notre résidence actuelle, notamment nous demandons de la part de RFF un calcul d'indemnisation de nos biens

	immobiliers bâti et non-bâti prenant en compte les conditions environnementales suivantes : - une localisation de notre future résidence dans le département de Haute-Garonne (31) - une distance maximale de 21km entre l'accès au périphérique nord (Sesquiéres) de Toulouse et notre domicile actuel (par la D820) à proximité de l'autoroute et de gares SNCF - un environnement acoustique identique, à savoir « AU CALME » sans circulation routière - une surface habitable similaire intégrée dans une habitation construite avec des matériaux et des techniques de construction équivalentes prenant en compte un taux de vétusté correspondant à l'état actuel de notre maison. - Une surface de terrain et de parcelle identique, le tout arboré avec des essences de bois très variées (chênes commun, frênes, érables, liquidambars, bouleaux, trembles, cyprès, ifs...) - un puits qui nous permet actuellement d'irriguer la totalité de notre terrain grâce à la nappe phréatique Pour conclure, nous souhaitons être traités dignement, avec respect, justement et non au rabais, l'environnement de notre prochaine résidence principale est un élément très important, car il devra être au moins égal à celui que nous connaissons actuellement. Nous vous remercions d'avance de prendre acte de nos doléances. Bien cordialement Thierry et Sylvie, père et mère d'Elisa et de Thomas VIGROUX
579	Envoyé le 17/11/2014 Nom : DIAZ Prénom : ENRIQUE Département de résidence : 64 Commune de résidence : ANGLET Lieu concerné par vos observations (commune, département) : USTARITZ AVIS : Je suis scandalisé à l'idée que l'on va dépenser des milliards d'euros, saccager l'environnement, détruire des exploitations agricoles ... tout ça pour faire gagner quelques minutes à un nombretrès limité de privilégiés.Je suis favorable à un intensification de l'aménagement des voies existantes
580	Envoyé le 17/11/2014 Nom : ciaponi Prénom : sylvette Département de résidence : 47 Commune de résidence : - Lieu concerné par vos observations (commune, département) : layrac AVIS : NON au tracé H228 et H228 ter qui dégrade mon environnement , mon paysage , qui fait diminuer le prix de mon habitation et dévalue tout mon patrimoine construit depuis plusieurs années à la sueur de mon front malgré le coût de la vie très difficile. Ma maison va devoir subir le bruit, les nuisances (olfactives, visuelles, phoniques) le risque de détérioration progressive dû aux vibrations répétées,un point très important pour mon habitation est surtout la proximité du Gers, dont les inondations sont monnaie courante. Déjà, avant la construction de l'autoroute, notre petit coin avait subit les différentes inondations et caprice du Gers mais aussi de la Garonne qui déborde elle aussi. Aujourd'hui, l'autoroute fait barrière pour ces inondations mais si en plus nous avons un autre

	obstacle , la crue sera plus importante dans les endroits peut-être épargnés par les risques de jadis. Ma maison a été construite en 1987 , elle sera dévalué par ce" monstre" devant moi, je ne pourrai jamais revendre ma maison, si par cas , j'avais des problèmes de santé et que je doive me séparer de mon bien. .La santé est précaire et je suis bien placé pour en parler, c'est mon métier.Je suis très attachée à mon village, je connais bien mes patients qui sont vieillissants et une telle horreur sous nos yeux est impensable pour tout le monde. Aussi, je le dis et le répète, je suis CONTRE la construction purement et simplement de cette voie pour LGV.
581	Envoyé le 17 11 2014 Nom : couturier Prénom : daniel Département de résidence : 47 Commune de résidence : layrac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : layrac 47390 AVIS : cout de realisation ruineux a une epoque ou il faut faire des economies.il existe une alternative en modernisant la voie existante 4 fois moins chere
582	Envoyé le 17 novembre 2014 Nom : Ferrer Prénom : isabelle Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) :Toulouse AVIS : je suis extrêmement favorable à ce projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse car je ne conçois pas qu'une ville comme Toulouse ne soit pas aujourd'hui encore desservie par une ligne LGV. Ce projet permettra de désenclaver la région et mettra Toulouse à 3h15 de Paris, comme le sont aujourd'hui les grandes villes françaises. De plus, je pense que le chantier en lui-même permettra de redonner de l'activité aux entreprises quelle que soit leur taille, et aux commerces. Il permettra aussi de booster l'hôtellerie et la restauration. je souhaite donc que ce projet de ligne entre Bordeaux et Toulouse soit mis en oeuvre, sachant qu'il a déjà pris beaucoup trop de retard. il me paraît essentiel ensuite d'envisager de poursuivre la ligne vers Narbonne, ce qui permettra aussi de donner à ce projet tout son sens: Paris d'un côté et Barcelone de l'autre.
583	Envoyé le 17112014 Nom : Audra Prénom : Roger Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ligne bordeaux-Toulouse AVIS : Il y a une autre solution pour aller rapidement vers Paris : pour 15 minutes de temps de trajet supplémentaire, on réalise près de 6 milliards d'euros d'économies, on sauve 3 000 ha de terres fertiles, on protège les paysages et on préserve le silence dans les

	campagnes... Les agriculteurs ne veulent pas de l'argent qu'on leur offre, ils veulent garder leur exploitation, leur mode de vie. "RENOVONS LES LIGNES EXISTANTES"
584	Envoyé le 17112014 Nom : de Gevigney Prénom : Gaëtan Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toute la ligne AVIS : La construction de la LGV est essentielle pour l'essor économique de Toulouse Elle nous permettra de mieux circuler vers Bordeaux et Paris en privilégiant des modes moins chers et moins polluants, tout en travaillant, ce qui n'est pas le cas de la voiture. Elle est surtout tout à fait indispensable pour le maintien des emplois et des qualifications du BTP dans la région sans quoi les conséquences de mise sur le marché du personnel formé sur SEA seraient un formidable gâchis.
585	Envoyé le 17/11/2014 Nom : MOURLANNE Prénom : guy Département de résidence : 33 Commune de résidence : BUDOS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : trace sur Balizac 33 AVIS : Propriétaires de forêts sur la commune de Balizac, et habitants d' une commune limitrophe,nous sommes opposés à ce projet LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax. - Qui impacte le massif forestier des Landes de Gascogne de manière très conséquente, en ce qui concerne l'exploitation et la gestion de la forêt - Qui n'est pas un projet d'intérêt général - Qui coute trop cher , n'est pas rentable - Et dénature bois, champs, terres agricoles et viticoles. - Qu'en sera-t-il de se savoir apprécier la vie dans la nature , au travers d'un chercheur de champignons, d'un chasseur à la palombes, ou tout simplement d'un promeneur qui se repose en écoutant un ruisseau couler ? Notre opposition à ce projet est donc forte. Mr et Mme MOURLANNE
586	Envoyé le 17112014 Nom : Larronde Prénom : Frédéric Département de résidence : 64 Commune de résidence : Mouguerre Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax AVIS : Je suis opposé à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne car :

	- c'est un projet inutile : comme l'ont démontré les Assies du ferroviaire, les rapports Mobilité 21, Bianco, Auxiette : dans ceux-ci, la LGV est contestée sur le fond : il faut développer les trains du quotidien, faire passer les trains sur les voix existantes à 200 km/h doit être la priorité. Et évidemment le dernier rapport de la cour des comptes. D'autre part le taux de rentabilité est faible, et le trafic de marchandises est très loin des estimations de RFF lors du débat public de 2006. - c'est un projet coûteux : 5 milliardsd'euro pour gagner 2 minutes entre Bordeaux et Bayonne (2 minutes étant le gain entre la rénovation de Bordeaux-Bayonne et une voie nouvelle). -désastreux pour l'environnement (emprise de 15 ha au km) avec toutes les destructions liées à un tel projet (maisons, terrains agricoles, sites Natura 2000). Deux autres éléments à prendre en compte : - ces projets sont rejetés par la population (voir les grandes manifs avec plus de 10 000 personnes, votations populaires, réunions publiques) - seul 8 % des usagers du train prennent le TGV
587	Envoyé le 17112014 Nom : Cappellazzo Prénom : Solange Département de résidence : 47 Commune de résidence : Layrac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Layrac AVIS : Tout comme je l'ai écrit dans le cahier de recueil des remarques du public, concernant l'enquête publique en cours dans notre ville: - je trouve inadmissible que l'on procède à des expropriations de personnes - que le côté humain soit inexistant et passe bien après le financier - que j'estime indécent que l'on parle de telles dépenses publiques dans une telle période de restrictions
588	Envoyé le 17112014 Nom : STRES Prénom : Association Département de résidence : 31 Commune de résidence : Saint Rustice Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Rustice AVIS : Veuillez trouver ci dessous copie d'un courrier adressé par l'association Saint Rustice Environnement Sauvegarde (STRES) à la municipalité de Saint Rustice ---------- Association SainT Rustice Saint Rustice, le 17 novembre 2014 Environnement Sauvegarde (STRES)

Loi 1901, créée en 2004.
3 rue Jeans De La Fontaine
31 620 SAINT RUSTICE

Mesdames et Messieurs les Commissaires Enquêteurs,
Monsieur Le Maire
Mesdames et Messieurs les Conseillers de Saint Rustice,

Objet : Participation de l'association STRES à l'EUP,
lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax.

Mesdames et Messieurs,

L'association SainT Rustice Environnement Sauvegarde désire participer à cette enquête d'utilité publique et s'appuyer sur les formules choisies par la cour des comptes dans sa synthèse : « la grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence. », Rapport rendu public en octobre 2014.

Ce rapport confirme nos positions et nous reprendrons des paragraphes entiers pour les exprimer, ces projets sont tout, sauf, d'utilité publique.

En page 5 de ce rapport (introduction), il est écrit : « Les bénéfices de la grande vitesse ferroviaire pour la collectivité sont moindres qu'escompté et l'investissement très lourd qui a été consenti s'est fait au détriment de l'entretien du réseau classique. Les ressources financières affectées à la construction des infrastructures permettent aujourd'hui tout juste de financer les lignes en cours de construction. »

En page 21, il est précisé les 3 raisons qui expliquent le coût exorbitant et les pratiques ubuesques françaises sur les projets des lignes à grande vitesse pour rendre les LGV d'utilité publique. Ces 3 remarques rendent les nouvelles LGV insoutenables.

- Les lignes existantes sont de moins en moins rentables
- Les nouveaux projets ne sont pas financés faute de ressources et
- Les profits de la grande vitesse ne suffisent à assurer un résultat positif pour l'ensemble SNCF.

« Les coûts de construction des LGV n'ont pas cessé d'augmenter au cours des 30 dernières années : 4,8 M€ (2003) / km pour Paris-Lyon contre 26 M€ aujourd'hui. La dérive entre estimation et réalisation a été en moyenne de 17 % entre la DUP et la mise en service.

Les coûts d'exploitation tendent à être plus élevés que prévu, le double par rapport aux prévisions pour les dernières LGV construites.

Les prévisions de trafic sont rarement réalisées, en moyenne, elles sont trop optimistes de 24 %. Dès lors, la rentabilité est toujours inférieure aux prévisions et a eu tendance à se dégrader au fur et à mesure que les lignes les plus profitables étaient réalisées. »

En page 22, il est indiqué : « Les ressources disponibles sont en voie d'épuisement (ressources de la AFIT : Agence de Financement des Infrastructures de Transport). A la suite des

rapports de cette commission (mobilité 21), les pouvoirs publics ont choisi un scénario encore ambitieux dans lequel les dépenses ferroviaires s'élèveraient à 23 milliards d'euros d'ici 2030. Il résulte de ce choix, qu'hormis les chantiers en cours de réalisation, les autres projets ne sont pas financés par l'état actuel des ressources existantes ou prévisibles de l'AFIT. »

Pourquoi continuer à promouvoir et soutenir les nouveaux projets LGV non finançables ?

Précisons aussi que l'ECO taxe, qui devait servir à financer est un projet abandonné par l'État. Non seulement l'AFIT a du mal à honorer ses engagements budgétaires actuels, et faute d'une ressource nouvelle et pérenne, elle ne possède plus la marge de manœuvre pour de nouvelles dépenses, dont ces LGV, jusqu'en 2030.

Le risque existe désormais que les nouveaux projets soient engagés sous-financés et que l'État fasse le pari d'une participation accrue et démesurée des collectivités territoriales pour combler le financement obscur de ces projets.
Cette hypothèse est d'autant plus fragile et dangereuse que les collectivités territoriales sont dans une situation financière difficile et qu'une annonce des baisses des subventions de l'Etat sont attendues dès 2015.

Dans les recommandations du rapport, page 25, sont précisés 4 points importants :
- « mieux intégrer le grande vitesse au choix de mobilité des Français dans une offre tirant partie de l'ensemble des moyens de transport ferroviaire longue distance alternatif à la grande vitesse, trains à 200 km/h, pendulaire....
- faire prévaloir l'évaluation économique des projets de LGV annoncés pour avant 2030,
- concentrer en priorité les moyens financiers sur l'entretien du réseau par rapport aux projets de développement....
- veiller à ce que la définition des futures ratios d'endettement du gestionnaire d'infrastructure présentent une stabilité dans le temps et conduisent à ne pas financer des projets non rentables. »

Pour conclure, il est évident, pour l'ensemble des membres de l'association STRES, que devant les remarques et les recommandations de la cour des comptes, une remise en cause urgente de l'utilité publique des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, s'impose.

Comme la cour de comptes, nous dénonçons : le coût exorbitant de ces nouvelles LGV, des investissements et endettement lourds, le sous-évaluation des coûts de construction, la surévaluations de trafic, la pertinence d'une LGV sur 200 km (distance suffisante à une LGV ou distance propice à un choix alternatif de réaménagement de voies ? À efficacité équivalente), l'entêtement à favoriser et promouvoir des projets non rentables.

Et nous prônons la concentration des moyens financiers sur l'entretien du réseau existant.

Une véritable alternative à la LGV est d'utilité publique, confirmée par l'étude indépendante réalisée par le Cabinet CLARACO et, également évoquée par la cour des comptes dans son rapport d'octobre 2014 et soutenue par l'association STRES.

Par conséquent, nous sommes totalement opposés à la LGV Bordeaux- Toulouse et Bordeaux-Dax.

	Veuillez recevoir, Mesdames et Messieurs, nos sincères salutations et tenir compte de nos remarques dans votre rapport. Les membres du Bureau de STRES Et l'ensemble de ses adhérents.
589	Envoyé le 17/11/2014 Nom : lherault Prénom : jean emmanuel Département de résidence : 47 Commune de résidence : Layrac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Layrac AVIS : Quelques observations d'ordre général : La cour des compte vient d'émettre un rapport sur les lignes à grande vitesse : -Cout sous évaluées, -Fréquentation sur évaluée. La SNCF envisage même d'augmenter les prix des billets et de supprimes des services pour que les lignes soient à peu près équilibrées. Une rentabilité bien inférieure à celle prévue dans les études. Qui paie la différence : le contribuable. Pourquoi en serait t'il autrement sur la bordeaux toulouse ? Quid des financements. A ce jour vous soumettez a enquête publiques un projet sous évalué dont le financement n'est même pas acquis. Je rappelle le conseil général du Lot et Garonne ne financeras pas à ce jour ce projet démesuré qui n'est la que pour satisfaire le préfet de la région aquitaine, de midi Pyrénées qui veulent leurs jouets. A ce jour l'état se désengage des financements des collectivités locales comment vont faire les régions pour payer ? A l'heure ou la SNCF et RFF veulent construire de nouvelles lignes, alors qu'ils ne sont même pas capable d'entretenir les lignes existantes : Accident de Brétigny sur orge, non entretien des lignes dans la périphérie de Toulouse, suppression des petites lignes locales. Ce projet est une aberration complète, se dit vouloir désenclaver les grandes métropoles et il enclavent les communes rurales. Ou est les principe d'égalité fleurons de notre république ? La rénovation des lignes existantes couteraient bien moins chère pout une différence de temps qui est infime. Surtout lorsque l'on passe une heure dans les agglos des grandes villes pour se rendre dans les centre-gare;;; Pour Layrac précisément vous soumettez le H228 retenu par RFF Quid du H228 Ter ? Il est complétement omis C'est la raison pour laquelle au vue de tout ce que ci dessus votre

	enquête n'est pas valable et je tiens le pari que le tribunal administratif donneras raison
590	Envoyé le 17/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 81 Commune de résidence : Albi Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Albi, Tarn AVIS : Cette ligne de TGV entre Toulouse et Bordeaux est indispensable pour permettre aux habitants de la Région Toulousaine (Haute Garonne, Tarn, etc...) de se déplacer autrement qu'en avion. A ce jour, il n'y a pas d'alternative à l'avion depuis Toulouse, ce qui est vraiment dommageable. Beaucoup de grandes villes de France ont eu la chance de pouvoir être reliées en quelques heures à Paris par le TGV, ce qui n'est pas le cas de Toulouse. Ces lignes rapides entre Paris et de grandes villes permettent une fluidité dans les déplacements et une meilleure flexibilité.
591	Envoyé le 17/11/2014 Nom : Broué Prénom : Thomas Département de résidence : 31 Commune de résidence : Ramonville Saint Agne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lieu dit Lubat Commune de Feugarolles AVIS : La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens. · ■ Non à ce projet ruineux : - Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). - Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. - Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. - Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la

surestimation du trafic et du nombre de voyageurs.

- Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État.

- La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique.

- Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.

■ Non à ce projet dévastateur :

- Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

- La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés).

- La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.

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

- L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc.

- L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation !

■ Non à ce projet inutile :

- Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport

	à des TGV sur la ligne existante réaménagée. - À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains. - Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco). - Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». - La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. - Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Enquête d'Utilité Publique (EUP)
592	Envoyé le 17 novembre 2014 Nom : BAYLE Prénom : roland Département de résidence : 40 Commune de résidence : st Vincent de Tyrosse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Vincent de Tyrosse AVIS : impact environnemental négatif : destruction de forêt ,

	d'espaces sensibles , d'habitations , d'espaces protégés. LGV non rentable et pas question que ce soit le contribuable qui finance des projets couteux et non nécessaire. oui à la modernisation de la ligne existante Bordeaux/Bayonne et Bordeaux / Mont de Marsan
593	Envoyé le 17 novembre 2014 Nom : Flous Prénom : Georges Département de résidence : 40 Commune de résidence : Peyrehorade Lieu concerné par vos observations (commune, département) : aquitaine AVIS : Ce projet ne correspond à aucun besoin,l'aménagement des lignes existantes et un entretien régulier suffiront...pourquoi ne pas envisager une électrification de la ligne Morcenx-Mont de Marsan?.....Ce projet est d'un coût faramineux et plombera définitivement les comptes de RFF ,l'exemple de l'A65 ne suffit donc pas?etc...Le coût environnemental est tel que un mouvement citoyen de type Notre Dame des Landes ou Sivens s'interposera...attention au pays Basque!Merci messieurs de faire appel au bon sens avant qu'il ne soit trop tard!
594	Envoyé le 17112014 Nom : LACOMME Prénom : Bernard Département de résidence : 40 Commune de résidence : Saint Vincent de Tyrosse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Département des Landes AVIS : La réalisation de la LGV au Sud de Bordeaux ne doit absolument pas voir le jour et cela pour beaucoup de raisons. en voici quelques unes. - le coût du projet d'abord en ces temps de disette est tout simplement effrayant et l'on sait que le coût final si cela venait à se réaliser serait largement supérieur à ces prévisions. - on crée une nouvelle ligne infranchissable qui va mutiler les territoires alors que tant sur les Landes que sur les autres départements concernés il existe déjà une ligne qui peut être facilement aménagée, à moindre frais car très peu d'expropriations sur son parcours. - les gains de temps sur Bordeaux- Dax avec cette nouvelle ligne sont ridicules - les arrêts dans les gares moyennes (Mont de Marsan, DAX seraient encore moins nombreux car comme le dit le dernier rapport de la cour des Comptes les TGV s'arrêtent encore trop. - le prix du billet TGV est devenu prohibitif : la voiture, hélas plus polluante, est maintenant préférée au train (et surtout au TGV) dès que l'on se retrouve à plusieurs pour partager les frais. Le succès du co-voiturage est avant tout dû à l'échec du train que bien de personnes, les jeunes surtout, ne peuvent plus se payer. - Dans notre département, comme dans les autres, la LGV, si elle

	venait à se créer, cannibaliserait tous les moyens affectés aux autres lignes,hélas peu nombreuses. C'est le cas de la ligne Morcenx/Mont de Marsan .
595	Envoyé le 17112014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : BAYONNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pyrénées atlantiques AVIS : Je suis tout à fait opposée à la construction des lignes LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne. Je pense que ce sont des projets inadaptés aux besoins des populations de ces régions, (besoins importants par contre de TER!!) , inintéressants au niveau national et même international (gain de temps ridicule) pour un coût excessivement élevé.
596	Envoyé le 17112014 Nom : AUVRAY Prénom : Jean-Claude Département de résidence : 31 Commune de résidence : LEVIGNAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble du projet AVIS : Encore un magnifique et grandiose projet pensé dans un autre temps. Dépenser des milliards pour gagné quelques minutes entre Bx et Tlse, ça c'est de la vrai bonne gestion! Remettez donc plutôt en état les lignes existantes avant que l'on se tue dessus, et je ne parle même pas des TERs que l'on attend de plus en plus souvent en vain.
597	Envoyé le 17112014 Nom : LABADIE Prénom : Christelle Département de résidence : 65 Commune de résidence : Tarbes Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Midi Pyrénées AVIS : Je tiens à signaler par ma participation que la cour des comptes, dans son rapport d'octobre 2014, dénonce : les LGV non rentables, les coûts importants des construction, les exagérations des chiffres (gonflement du nombre de voyageurs utilisateurs des TGV), ...et la même cour indique qu'il faudrait concentrer les moyens financiers sur l'entretien des voies.... Alors pourquoi certains pensent que les nouvelles lignes LGV sont d'utilité publique ? Personnellement, je m'oppose à ces projets de construction de nouvelles LGV entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et Dax. Cordialement

598	Envoyé le 17112014 Nom : Le Botlan Prénom : Gilles Département de résidence : 82 Commune de résidence : Moissac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toute la ligne AVIS : Bientôt pour aller d'Agen à Brive on passera plus par Montauban (190 km). On va nous faire passer par Bordeaux, Poitiers et Limoges (650 km). C'est un excellent moyen de "rentabiliser" les LGV en temps et en énergie! Les trains rapides entre Montauban et Brive seront éliminés ainsi que la ligne POLT à moyen terme. Reste le TER. Comment se feront ces correspondances ? Il m'a été répondu lors d'une réunion « qu'être contre les LGV nous ramène en arrière et à l'époque de la diligence. » …. Est-ce qu'elles prenaient aussi des détours pareils ? Veuillez recevoir, Monsieur l'enquêteur de la commission de la LGV Bordeaux – Toulouse mon opposition formelle à ce projet de ligne LGV.
599	Envoyé le 17112014 Nom : MESTRE Prénom : OLIVIER Département de résidence 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Bonjour, Je pense qu'une solution de réamenagement des lignes existantes serait préferable en terme de couts financiers et environnementaux. L'économie réalisée permettrait de reinvestir sur les trains de quotidient type TER.
600	Envoyé le 18112014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : Bascons Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Mont-de-Marsan Il me semble plus judicieux de concentrer les financements à la rénovation et à la mise aux normes des lignes actuelles avant d'envisager une extension de centaines de km de voies nouvelles.
601	Envoyé le 18/11/2014 Nom : Barrillon Prénom : francois Département de résidence 33 Commune de résidence : saint-emilion Lieu concerné par vos observations (commune, département) :

saint medard d'eyrans 33

Nom :
le 8 novembre 2014
Ville :

Ma réponse à l'E.U.P. concernant la création d'une Ligne à Grande Vitesse Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax (2 pages)

Voilà pourquoi je suis contre ce projet :

- Etant donné que seulement 10% des usagers de la SNCF utilisent le TGV, je considère qu'il ne doit pas être d'utilité publique,

- des études précises (et tout dernièrement la cour des comptes) ont pointé du doigt les dérives de RFF, le peu de rentabilité des TGV et des prévisions de trafic démesurées.
Les chiffres prévisionnels peuvent être multipliés par 2 voire 3 lors de la réalisation. Sur l'ensemble du territoire, 1 seule ligne TGV est rentable !!!

- Les Coûts : Le cabinet d'étude utilisé par RFF prévoit un coût global de 11 milliards d'euros pour les tronçons Bx - Toulouse et Bx - Dax, qu'il faudra sans doute multiplier par 2 , alors qu'une contre enquête a démontré qu'un aménagement des voies existantes permettrait de de diviser par 3 ou 4 les coûts annoncés pour un résultats quasi identique. Pourquoi le choix des LGV ?
L'amélioration des voies existantes profiterait à 100% des usagers alors que les utilisateurs du TGV en France ne représentent que 10 % des usagers de la SNCF,
Est il vraiment d'utilité publique d'augmenter la dette nationale sur plusieurs générations ?

- Qui va financer ce projet ? :
RFF : 40 milliards de déficit
SNCF : 20 milliard de déficit
L'Etat : 2000 milliards de déficit
Partenariat Public Privé : et ses mauvaises surprises
Les Régions : déjà lessivées par des projets LGV précédents
L'Europe : il s'agit d'un projet Franco-français, pas de financement

- Nuisance sonores : Au niveau de Saint Médard d'Eyrans, il n'est pas prévu de mur anti bruit, en fait RFF est dans l'impossibilité de protéger phoniquement les habitations et les lotissements sur plusieurs kilomètres car la voie passe à 17 mètres au dessus de marais, ces zones humides transmettent facilement les vibrations et les bruits ;
- Environnement : Cette LGV traverse des marais classés Natura 2000 et inventoriés en Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) le risque de détruire cette faune et cette flore est immense et irréversible, le GPSO ne prévoit aucune protection fiable .
La LGV passe au dessus des sources de Bellefont, qui alimentent Bordeaux en eau potable , le projet est assez flou sur la manière de les traverser !
La LGV traverse l'aqueduc des eaux de Budos qui alimentent également Bordeaux

	Pour résumer : Une contre-étude financée par les associations (dont LGVEA) et des élus du Grand Sud Ouest montre que le trajet Bordeaux Toulouse pourra se faire en 1h20 par les voies existantes, alors que le trajet par la LGV se fera en 1h05 (à noter que le trajet est supérieur de 40 km par rapport aux voies existantes (coût du km = 23 millions d'euros) Le gain de 15 minutes sur un tel trajet justifie t'il : - 1 – la dépense - 2 – les destructions de la faune, de la flore, des habitations, des cultures - 3 - les nuisances sonores et visuelles - 4 - le risque de détérioration des sources d'alimentation en eau potable, de la ville de Bordeaux sur les quelles passera l'ouvrage. Pour moi cela n se justifie pas et n'est pas d'utilité publique
602	Envoyé le 18/11/14 Nom : obringer Prénom : claire-lise Département de résidence : 31 Commune de résidence : aussonne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : haute-garonne et gironde AVIS : Oui à LGV GPSO
603	Envoyé le 18112014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : Anglet Lieu concerné par vos observations (commune, département) : sud ouest AVIS Oui à la LGV Sud Ouest !!!
604	Envoyé le 18112014 Nom : - Prénom :- Département de résidence : 33 Commune de résidence : Pessac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques, Lot-et-Garonne, Haute-Garonne AVIS : Je suis opposé à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne : les risques financiers et environnementaux associés à la construction de ces lignes nouvelles sont trop importants au regard des bénéfices attendus. Le modèle LGV est à bout de souffle selon la Cour des Comptes et la priorité est aux déplacements de proximité grâce aux lignes TER en attente d'investissements.
605	Envoyé le 18112014 Nom : Borde Prénom : Bertrand

	Département de résidence : 46 Commune de résidence : Saint chamarand Lieu concerné par vos observations (commune, département) : bordeaux AVIS : 9. Saisissez ici vos remarques et observations. Bonjour, oui je souhaite que la ligne soit faite au plus vite car je travaille sur Bordeaux et Toulouse. Nous avons besoin absolument de cette axe pour gagner du temps et éviter de surcharger le trafic routier à l'entrée de ces 2 grandes villes. Cordialement
606	Envoyé le 18112014 Nom : Fabre-Nadler Prénom : Anne-Laure Département de résidence : 33 Commune de résidence : Carignan-de-Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : l'ensemble des terres agricoles et zones humide sacrifiées AVIS : GPSO est un projet démesuré et non pertinent: son lourd impact environnemental et son pharamineux budget ne sont justifiés ni par un gain de temps impressionnant dans les trajets, ni par une demande croissante de voyageurs. La déclaration d'intérêt public qui couronne le projet a visiblement oublié l'intérêt des populations locales, qui loin d'être avantagées par de soi-disant retombées économiques, verront l'état des lignes secondaires, dont elles auraient réellement besoin au quotidien, se détériorer pour permettre à quelques uns de rejoindre Paris un tout petit peu plus vite. Si l'on ramène le budget total du projet au nombre de minutes gagnées sur le trajet, on ne peut comprendre un tel gâchis, quand un budget bien moindre aurait permis un réaménagement des voies existantes, utilisables dès lors pour la grande vitesse et pour les trajets quotidiens. Un tel projet est incompréhensible au regard de la situation des finances publiques: il donne la priorité à la grande vitesse, utilisée par une poignée de citoyens, au détriment de services publics réellement nécessaires pour la plupart: écoles, crèches, hôpitaux, TER... Ce projet répond seulement à ceux qui considèrent que le progrès relève du technique quand il devrait absolument être social.
607	Envoyé le 18/11/2014 Nom : LEYGONIE Prénom : Anne Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : "Pour" la réalisation de la ligne LVG

608	Envoyé le 18112014 Nom : pallas Prénom : nicole Département de résidence : 33 Commune de résidence : balizac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : balizac AVIS : La France est en crise , alors servez vous de l'ancienne ligne ferroviaire plutôt que de détruire des milliers d'hectares de forêt qui servent à dépolluer nôtre France .Faire une nouvelle ligne veut dire : 1)déforestation 2)accentuer le nombre des tempêtes à cause des nouveaux couloirs pour le vent formés par la nouvelle ligne 3)pollution à cause de la diminution de la chlorophylle contenue dans la nature et qui absorbe une partie du gaz carbonique 4)diminution de superficie de terre pouvant absorber l'eau et qui donc facilite les inondations 5) les animaux n'ont pas leur mot à dire et pourtant je ne pense pas qu'ils apprécient , déjà qu'avec tout le béton qui envahi leur espace , ils sont obligés de se faire entendre en entrant dans les villes! QU'ALLONS NOUS LAISSER A NOS ENFANTS ????? Des trains afin qu'ils aient une vie encore plus speed , polluée , sans solidarité , enfin un enfer
609	Envoyé le 18112014 Nom : LETANG Prénom : Frédéric Département de résidence : 33 Commune de résidence : LEOGNAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Très favorable au projet des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax
610	Envoyé le 18112014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : avis favorable
611	Envoyé le 18/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : le passage Lieu concerné par vos observations (commune, département) : lot et garonne AVIS : Le coût de la LGV est bien trop élevé par rapport au gain de temps et aux retombées financières estimés.. Cette ligne va dégrader les paysages Lot et Garonnais, provoquer des nuisances et accroitre la pression fiscale déjà élevée sur les habitants de ce département, puisque les travaux seront financés par les contribuables. Il est beaucoup plus rationnel et raisonnable de mettre à niveau la ligne existante, pour y faire circuler le TGV.

612	Envoyé le 18112014 Nom : LEGAUX Prénom : Michel Département de résidence : 64 Commune de résidence : TARDETS-SORHOLUS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pyrénées-Atlantiques AVIS : Je suis opposé à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.
613	Envoyé le 18/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : Commune de résidence : 64470 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 40 64 AVIS : "Je suis opposé à la construction des lignes LGV Boreaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne".
614	Envoyé le 18112014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : vendays montalivet Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS / A l'heure où le fait de se déplacer toujours plus vite concerne moins de personnes que la possibilité de se déplacer sur un réseau de TER entretenu et mieux cadencé qu'il ne l'est actuellement, à l'heure où l'état prône l'austérité pour les gens mais pas pour des infrastructures dont le coût n'est pas maîtrisé et dont l'amortissement ne l'est pas plus,à l'heure où on nous parle de démocratie participative mais où la voix du peuple n'est jamais retenue, il parait inconcevable d'utiliser l'argent public qui n'existe plus pour des transports non adaptés à la ruralité qu'ils vont traverser, alors que ces territoires ont besoin que les trains s'y arrêtent pour éviter leur mort programmée par ces LGV qui nient la vie du temps.
615	Envoyé le : 19/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 65 commune de résidence : Tarbes lieu concerné par vos observations (commune, département) : Hautes Pyrénées AVIS : Je trouve le projet fort intéressant car il nous permettra d'aller sur Paris plus vite sans être "obligée" de prendre l'avion. De plus, cela donnera plus de mobilité aux personnes pour voyager de Toulouse à Bordeaux, le TGV étant un moyen rapide de transport en commun. En bref, je dit OUI au projet et je le soutiens.
616	Envoyé le : 19112014 Nom : Mazon

	Prénom : Michel Département de résidence : 33 commune de résidence : Latresne lieu concerné par vos observations (commune, département) : Beautiran, Gironde AVIS : La ligne LGV Bordeaux-Toulouse passe sur les vignes du Château Le Tuquet, sacrifiant ainsi tout ou partie de sa production qui est remarquable tant en Rouge qu'en Blanc et fait donc partie à ce titre de la richesse de notre patrimoine local. Un autre tracé est pourtant possible et de plus on peut se demander si ce projet est bien utile. L'actualité nous montre aujourd'hui que de nombreux projets d'aménagements posent la question simple : est-ce utile, est-ce le bon trajet sans aller jusqu'à se poser la question : à qui cela profite ?
617	Envoyé le :19/11/2014 Nom : SOULAC-FAUVET Prénom : Marie-Claude Département de résidence : 64 commune de résidence : osse en aspe lieu concerné par vos observations (commune, département) : ST SELVE, GIRONDE AVIS : J'ai habité St Selve quand ce projet était à l'étude. J'ai toujours été contre du fait de la destruction d'habitations et de sites naturels dont nous avons besoin pour bien vivre et surtout ce projet n'apporte rien de plus à l'ancien système si ce n'est que d'appauvrir nos finances publiques de ce fait celles du peuple. Il vaudrait mieux mettre en état l'existant, en coût,même si identique, cela ne détruirait pas la nature et le bien être public. Il faudrait que l'on prenne conscience que la vitesse ne même à rien et revoir notre façon de vivre mais malheureusement cela doit profiter financièrement à certaines personnes (minoritaires) et de nos jours tristement c'est l'argent qui passe avant le bien être, je plains nos enfants quel vie vont-ils avoir ? Donc je suis toujours contre ces frais inutiles.
618	Envoyé le : 19/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31500 Toulouse AVIS : Favorable à l'arrivée du TGV sur Toulouse Matabiau
619	Envoyé le : 19/11/2014 Nom : BARRAULT Prénom : Denis Département de résidence : 47 commune de résidence : BON-ENCONTRE lieu concerné par vos observations (commune, département) : département de Lot et garonne AVIS : Simple habitant et contribuable du Lot-et-Garonne, non concerné sur mes biens par la LGV Bordeaux-Toulouse, je souhaite donner mon avis sur ce projet d'aménagement dans le cadre de cette enquête

	publique. Je comprends absolument que les personnes directement impactées par ce projet, y soient hostiles : il est absolument équitable, et je dirai aussi moral, que ces personnes soient très correctement indemnisées dans le cadre de ce projet s'il se réalise. Elles n'ont rien demandé et se voient impactées pour l'intérêt général. Le maître d'ouvrage se doit de ne pas ergoter sur leurs demandes d'indemnisations et de compensations, qui ne représentent vraisemblablement qu'un faible pourcentage du coût total de cet équipement. Quant à moi, je suis favorable à ce projet qui représente un investissement structurant pour plusieurs décennies, et qui sera certainement évolutif. Le Lot-et Garonne souffre de son économie, manque de grands projets porteurs, et cet équipement est susceptible de renforcer son attractivité, et par là, son développement économique et touristique. Sa position au cœur du Sud-Ouest peut ainsi être valorisée, sous réserve que quelques TGV s'arrêtent à Agen chaque jour. Au delà, je crois surtout qu'il faut voir cet équipement comme un maillon nécessaire des liaisons ferroviaires à grande vitesse au niveau français et européen. Cela met le Sud-Ouest en connexion avec les grandes villes françaises et européennes, et facilite les relations que les jeunes générations développent avec leurs voisins européens. Cela concurrencera de façon positive les liaisons aériennes, dont l'impact environnemental et économique au nombre de passagers transportés est beaucoup plus conséquent. Ce n'est donc pas un simple équipement de voisinage, dont l'intérêt en terme de gain de temps est à l'évidence limité, quoique significatif. Son coût est certainement important, mais sa rentabilité doit être appréciée à long terme, et en intégrant des retombées qui ne sont pas que directement économiques. Enfin, si j'appuie comme citoyen ce projet d'infrastructure dont mon âge (je suis né en 1955) ne me permettra pas de profiter longtemps, je trouve anormal et indécent qu'il puisse être en concurrence avec la mise à niveau des liaisons ferroviaires régionales, qu'il faut évidemment améliorer pour faciliter la vie quotidienne des Aquitains..
620	Envoyé le :19/11/2014 Nom : DELBREIL Prénom : - Département de résidence : 82 commune de résidence : Caussade lieu concerné par vos observations (commune, département) : les départements traversés AVIS : Par ma participation de ce jour, je voudrais que ma position soit prise en considération : je suis contre les nouvelles LGV, elles ne sont pas d'intérêt publique. Je trouve que l'investissement est trop lourd par rapport au temps gagné surtout en ce temps de crise nationale.... J'ai lu qu'aucune LGV n'est rentable, la cour des comptes le confirme et le démontre le mois dernier dans son rapport, je ne vois pas l'utilité d'en construire d'autres.
621	Envoyé le :19112014 Nom : de Selys

	Prénom : Camille Département de résidence : 82 Commune de résidence : Saint Cirice Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tarn-et-Garonne AVIS : Bonjour, il s'agit donc d'une enquête d'utilité publique. Parlons de l'utilité. Cours des Comptes, SNCF et autres affirment tous que les LGV ne sont pas rentables. Le Toulouse-Bordeaux n'y dérogera certainement pas ! Il n'y a que quelques citadins qui gobent les promesses de Paris en 3h, sans réfléchir plus loin que ce ne serait possible que si le train ne s'arrête nulle part entre les deux. Ce qui n'est pas envisageable.Les habitants du Tarn-et-Garonne n'ont pas BESOIN d'une nouvelle ligne, l'actuelle suffit amplement si on raisonne en bon père de famille. Où est l'utilité de construire une ligne sur laquelle le gain de temps ne sera pas si important que cela au vu de la dépense que cela va occasionner ??? Le coût à la minute gagnée va être exorbitant ! Si au moins cela débouchait sur de la rentabilité ? Non, tous les indicateurs vont dans le même sens. Est-ce que utilité publique est contraire à gestion en bon père de famille ? Est-ce d'utilité pub lique d'aggraver notre dette et de nous imposer des surplus de taxes pour y faire face ? Est-ce utilité publique le fait de mettre sur pied un projet qui ne répond qu'aux espérances d'une minorité qui espère toujours aller plus vite (ça empêche de réfléchir). Au-delà de l'aspect humain (quid de ces familles qui vont devoir être relogées, de ces agriculteurs qui vont perdre des terres ...), l'aspect financier est important et il y en a marre de voir l'argent jeté par les fenêtres dans des travaux inutiles qui, en plus défigurent nos lieux de vie et notre qualité de vie.
622	Envoyé le : 19112014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : saint paul les dax Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux/Dax/Espagne AVIS : Je suis contre ce projet du GPSO !! Mon principal objectif est d'attirer l'attention de la population et des élus sur la nocivité du projet de LGV dit « SEA-GPSO ». Pour ce qui nous concerne, le tronçon Bordeaux-Espagne (Première et Deuxième Phase) semble être imposé par des technocrates Parisiens, ignorants des réalités locales, mais par contre très réceptifs vis à vis du lobby des « Majors du BTP ». Ce qui, aujourd'hui motive ma démarche , est le contexte de totale incohérence dans laquelle l'Enquête d'Utilité Publique concernant le GPSO (Première Phase) a été engagée. En effet, nous avons à disposition, d'une part, un ensemble de rapports émanant de personnalités de premier plan et agissant dans le cadre d'un mandat qui leur avait été confié. A ce titre, nous pouvons rappeler pour mémoire: le rapport de la Cour des Comptes de 2008 qui pointait du doigt les dépassements de coût des LGV, le rapport de Monsieur Hervé Mariton présenté à Commission des Finances de l'Assemblée Nationale, le 18 mai 2011, et concernant le Schéma National des infrastructures de Transport (SNIT) qui pointait

	le cruel manque de financement cohérent, et de hiérarchisation ou priorisation des projets du SNIT. Les « Assises du Ferroviaire » initiées par Madame Kosciusko-Morizet, en septembre 2011, qui privilégiaient la rénovation et l'entretien du réseau existant...et cela bien avant la catastrophe de Brétigny-sur-Orge. Le rapport de Monsieur Jean Louis Bianco du 23 avril 2013, remis à Monsieur Jean Marc Ayrault qui fixait comme priorité absolue la rénovation du réseau existant, Le rapport Auxiette remis le même jour que le rapport Bianco et qui abondait dans le même sens en préconisant des trains moins rapides (200km/h) que les TGV/LGV. Le rapport Duron, approuvé par Jean Marc Ayrault alors Premier Ministre, qui repoussait les projets de LGV au delà de 2030 Le rapport de la Cour des Comptes du 23 octobre 2014 dénonce l'asphyxie du modèle Français de la grande vitesse. L'analyse montre un excès d'optimisme, tant dans l'estimation du coût des travaux que dans la prévision du trafic. Les TGV desservent, pour complaire aux élus locaux ou régionaux, 230 gares dans l'hexagone confondant ainsi TGV et TER. Ces pratiques ruineuses se font avec la bienveillance de l'État et l'octroi de subventions pouvant aller jusqu'à 80% (CC 2014 page 77). A la page 103 de son rapport, la Cour des Comptes fait état de ce que « chaque année, le système ferroviaire Français est subventionné à hauteur de 12,6 milliards d'euros par les finances publiques (50% par l'État et 50% par les collectivités territoriales »). Sachant que seulement 7% des passagers SNCF sont des passagers TGV (dits « élite circulatoire »), comment peut-on parler « d'Utilité Publique » pour de telles lignes? D'autre part, il apparaît de plus en plus clairement que les prévisions de trafic passagers et marchandises, réalisées par RFF, sont tout à fait surestimées et que la saturation du réseau existant n'interviendra pas à horizon prévisible. Le quotidien Sud-Ouest du 20 octobre 2014 titrait: « L'Observatoire des Trafics (Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées) montre que le nombre de trains diminue en gares de Dax, Bayonne et Hendaye ». Plus précisément, lors de la réunion du 26 juin 2014 initiée par l'Observatoire des Trafics, ce dernier a présenté un document qui faisait état, toutes activités confondues, entre 2006 et 2012 d'une diminution de trafic de 10,4% en gare d'Hendaye, de 6,3% en gare de Bayonne et de 23,3% en gare de Dax !! Après qu'un ensemble de rapports, émanant de personnalités éminentes et de grande compétence, convergent dans leurs conclusions pour affirmer que la priorité absolue doit être accordée à la rénovation et à l'entretien du réseau existant , que le dogme de la grande vitesse doit être remis en cause, et cela dans un contexte de baisse régulière et durable du trafic ferroviaire, il n'existe plus aucune justification logique et rationnelle pour construire les LGV du GPSO!! Les Landais voudraient comprendre pourquoi une telle insistance, un tel entêtement, poussent les autorités à entreprendre contre vents et marées, ce ruineux et inutile projet qu'est le GPSO!! Enfin, un projet aussi démesuré dans le contexte économique actuel est tout à fait déraisonnable et sonne comme une injure aux oreilles des contribuables que nous sommes!! Signalons aussi l'enfumage qui consiste à faire croire que Mont de Marsan et Dax seront desservies par des TGV/LGV, des TER, des TET ET

	DES SRGV !! C'est se moquer du monde!! Ni Mont de Marsan, ni Dax ne présentent les bassins de population et les distances de Bordeaux qui justifieraient des arrêts !!... Quand au SRGV on ne sait pas vraiment ce que cela recouvre ....
623	Envoyé le : 19/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : St Médard d'Eyrans Lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Médard d'Eyrans AVIS Mesdames, Messieurs, Merci d'allouer l'argent de l'Etat a des projets qui vont relancer l'économie plutôt que faire gagner 15min. en train entre Bordeaux et Toulouse et faire travailler des ouvriers d'Europe de l'Est ou du Sud. Si un déplacement rapide Paris -Toulouse est nécessaire, la Navette Air France est là pour cela. Cordialement,
624	Envoyé le : 19/11/2014 Nom : Mailly Prénom : William Département de résidence : 64 Commune de résidence : Mouguerre Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Mouguerre AVIS : Je suis oppsosè a la construction de la ligne LGV Bordeaux -Espagne et Bordeaux-Toulouse les raisons suivantes Impact trop important sur l'environnement Coût trop élevé pour les collectivités régionales et locales Rentabilité de la ligne insuffisante voir nul par rapport critéres de retabilité minimum souhaité Expropriation trop important Iinfrastructure trop coûteuse surtout au pays basque
625	Envoyé le :19112014 Nom : CABANNES Prénom : JACQUES Département de résidence : 33 Commune de résidence : LERM ET MUSSET Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LERM ET MUSSET AVIS : Je suis totalement opposé au projet de construction et de développement de la LGV a grande vitesse Bordeaux -Toulouse . Non seulement c'est une aberration économique mais en plus c'est une grand danger écologique à une époque ou la ruralité est mise en danger par la recherche de productivité outrancière , ou la nature est bafouée dans ses droits les plus légitimes et ou la pollution

	quelle quelle soit gagne et détruit de plus en plus nos environnements : que laisserons nous à nos enfants ?
626	Envoyé le 19112014 Nom : fourcade Prénom : nathalie Département de résidence : 33 Commune de résidence : bernos beaulac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : je suis contre ce projet inutile,destructeur, pollueur, sans parler du coût financier... aménagez donc les voix existantes
627	Envoyé le :19112014 Nom : fourcade Prénom : serge Département de résidence : 33 Commune de résidence : bernos beaulac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : NON a la LGV je suis tout à fait contre ce projet de nouvelle ligne à grande vitesse, projet que vous devez stopper maintenant, totalement inutile, économiquement ruineux, destructeur de nos espaces vivants. oui à l'aménagement des voies existantes! serge fourcade
628	Envoyé le :19112014 Nom : Rivière Prénom : Alain Département de résidence : 33 Commune de résidence : Pessac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Bonjour, Voici mes questions: Qui va payer? Les collectivités locales donc mes impôts. Quel va être l'impact sur ces derniers? A qui cela va rapporter? Une poignée de personnes au détriment des habitants des villes traversées: ils auront les nuisances sans pouvoir en profiter. Ne serait-il pas plus utile d'entretenir le réseau existant, d'améliorer les transports locaux pour désengorger Bordeaux? Quel est l'impact écologique? la ligne ne va-t-elle pas traverser des zones protégées (natura 2000)? Quand on voit les travaux au nord de Bordeaux, cela fait peur!. Ne va-t-on pas vers un fiasco comme l'autoroute Bordeaux-Pau : jamais personne, par contre un contrat juteux pour le concessionnaire... Cordialement Alain Rivière
629	Envoyé le : 19112014 Nom : Mantoy Prénom : Séverine

	Département de résidence : 47 Commune de résidence : 47700 Casteljaloux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : tout le lot ezt garonne AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête GPSO LN Direction départementale des territoires de la mer et de la gironde Service des procédures environnementales Cité administrative rue Jules ferry 33090 Bordeaux Je suis POUR le TGV sur les voies existantes et CONTRE la LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax Je suis opposée à ce projet ruineux que l'on veut nous imposer imposé à coup de matraquage de communication, malgré tous les rapports et études contradictoires qui proposent des alternatives réalistes, d'utilité réellement publique et moins coûteuse pour le citoyen imposé par l'impôt inévitable car devant l'impécuniosité actuelle de l'état, ce sera bien aux collectivités territoriales de payer donc à nous tous contribuables qui regarderont passer ce train réservé à 10% des usagers seulement, D'autre part, je suis révoltée que nous ayons à payer la folie de nos élus régionaux, et d'apprendre chaque jour que des élus mettent leur argent de côté hors des frontières, à l'abri du fisc. S'il n'y a pas de rapport direct entre ces 2 constats, moralement j'en ressens une profonde injustice, et un sentiment de perte de confiance dans la démocratie « irréprochable ». Je redis NON au GPSO = GPII ce Grand Projet Inutile et Imposé Pourquoi RFF ne fait-il pas une étude sérieuse pour une alternative réaliste qui ralierait l'adhésion d'un plus grand nombre de citoyens ? Fait à Casteljaloux le 17 novembre 2014 Séverine Mantoy 47700 Casteljaloux
630	Envoyé le :20/11/2014 Nom : Durand Prénom : Marie-France Département de résidence : 82 commune de résidence : Angeville lieu concerné par vos observations (commune, département) : temps de parcours Toulouse-Paris AVIS : à Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse Monsieur,

	Je souhaite vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne à grande vitesse entre Toulouse et Bordeaux. En effet, pour que cette ligne soit compétitive en termes de temps de parcours, les études montrent que le temps de parcours ne doit pas être supérieur à 3h. Sur la LGV Paris-Marseille qui est bien plus courte en nombre de kilomètres que le projet LGV Paris-Bordeaux-Toulouse, les trains ont un temps de parcours bien supérieur à 3h. Le projet nous indique 3h10 pour un train sans aucun arrêt. Est-ce raisonnable ? Et dans ce cas : - Où monteraient les voyageurs pour remplir le train ? - Et donc qui assurerait la rentabilité d'un tel transport ? - Pourrait-elle être assurée par le prix du billet ? Et dans ce cas, qui pourrait le payer ? - Quelle incidence sur la vie des territoires traversés où l'on ne s'arrête pas ? Salutations distinguées. Marie-France Durand
631	Envoyé le : 20/11/2014 Nom : GASCOIN Prénom : Alain Département de résidence : 33 commune de résidence : AYGUEMORTE LES GRAVES lieu concerné par vos observations (commune, département) AYGUEMORTE LES GRAVES, GIRONDE AVIS : Je suis opposé à ce projet. Ceci pour plusieurs raisons : 1 - Écologique : le trajet traverse une zone Natura 2000 (zone humide avec réserves naturelles) qui sera impacté non seulement par les voies installées, mais de façon durable sur toutes les zones alentours par les nuisances dus au chantier qui se déroulera sur plusieurs années. 2 - Financière : La possibilité de financement par RFF, par l'état et par l'Europe est nulle. Le chantier, qui comme le montre les travaux déjà réalisés (LGV nord Bordeaux, Autoroutes, ..) , coûtera beaucoup plus cher que prévu et devra être payé par les collectivités locales. Ceci impactera donc de façon durable nos impôts. De plus, ce financement limitera de façon importante les autres investissements qui seraient nécessaires pour la vie de la région. En effet, les moyens restant ne permettront pas de financer la rénovation des voies existantes qui permettraient aux usagers (de plus en plus nombreux) habitant le sud Gironde de se rendre facilement, de façon fiable et confortable avec une fréquence régulière à Bordeaux centre d'activité de la région. De plus, toutes les études montrent que les lignes Grandes vitesses construites depuis les dernières années ne sont plus rentables. 3 - Qualité de vie des habitants du sud Gironde : Toute la zone sud Gironde sera impactée par les travaux, que ce soit par les camions, le bruit, la sécurité, la circulation. Ceci pendant plusieurs années. La population touchée sera certainement beaucoup plus importante que le nombre de voyageurs concernés pendant des années. 4 - Dépréciation du patrimoine : Le passage de la LGV sur un

	territoire en pleine expansion aura des conséquences non négligeables sur le prix du marché de la zone. 5 - Sécurité : Outre les problèmes de sécurité liés à la circulation des camions, il est certain que dans qu'il y aura de nombreux mouvements contre ce projet. L'histoire récente montre que cela peut dégénérer et que les autorités ne peuvent tout maîtriser. 6 - Économie locale : Ce n'est pas un levier économique pour la région. Les emplois soit disant créés, seront limités (cf travaux nord Gironde), les emplois sont très temporaires et pas vraiment pour des personnes locales (cf travaux réalisés par des sociétés étrangères pas toujours en règle avec l'administration fiscale). Le lien économique avec Toulouse ne se développera pas plus qu'aujourd'hui (la différence de temps de liaison ne sera pas assez significative) et encore moins avec l'Espagne, la ligne s'arrêtant à DAX. 7 - Modernité : Aujourd'hui, les entreprises limitent au maximum les frais généraux. Les frais liés aux déplacements sont un des points sur lesquels ils font le plus attention. Si je prends l'exemple de mon entreprise, nous limitons au maximum les déplacements. Nous essayons de faire attention à l'équilibre vie privée-vie professionnelle et pour cela de promouvoir les nouveaux canaux de communication permettant de mieux communiquer avec nos interlocuteurs. Les déplacements sont plus rares, mais de meilleure qualité. Étant plus rare, perdre une heure sur un trajet n'est donc pas un problème pour la majorité des gens. A l'heure du DIGITAL, on peut prendre un peu plus de temps lorsque l'on doit se déplacer car si on doit avoir un contact rapide, d'autres moyens d'échanges existent. Pour toutes ses raisons, je vous réaffirme mon opposition à ce projet. Alain GASCOIN
632	Envoyé le :20/11/2014 Nom : pedespan Prénom : jean-pierre Département de résidence : 40 commune de résidence : saint Paul les Dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : ensemble GPSO AVIS : Je suis absolument opposé au GPSO qui est un gaspillage de nos impôts !! La France est en situation critique dans plusieurs domaines, mais un de ses problèmes les plus graves est sa dette ! En fait la dette de la France est bien plus lourde que l'on ne nous le dit. Les fameux 2000 milliards d'euros de dettes ne recouvrent que la dette publique et représentent 95% du PIB. Il faut y ajouter la dette des ménages et la dette des entreprises ce qui fait monter la facture à 254% du PIB. Et ce n'est pas encore fini car l'État n'a pas provisionné les retraites (des fonctionnaires et assimilés)...on atteindrait alors des sommets(400%..???). Cette culture de la dette se retrouve au niveau de RFF qui a aujourd'hui une dette de 36 milliards d'euros, et qui croit de 2 milliards par an, à la quelle il faut ajouter 8 milliards pour la dette SNCF et pour mémoire se souvenir des 8 milliards de dettes du SAAD (poussée sous le tapis en 2007).

	Et c'est dans ce contexte que des "responsables" jettent des milliards par les fenêtres dans des projets RUINEUX, INUTILES et DESTRUCTEURS de l'environnement!
633	Envoyé le : 20/11/2014 Nom : Fasanino Prénom : Louis Département de résidence : 47 commune de résidence : Bias lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : L'Agence Environnementale, dans son rapport, met en doute la rentabilité du projet en mentionnant (page 13) que « malgré des hypothèses fortes de report du trafic de l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sur la nouvelle LGV, la rentabilité n'est pas atteinte en 50 ans ». Les chiffres de RFF sont pipés, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic, qui conduisent à une décision des décideurs qui aggrave la dette. Pourquoi cette précipitation à mettre à l'enquête publique ? Pourquoi ne pas respecter le rapport Bianco ? les préconisations de la Cour des Comptes ? Ce favoritisme apparent ne risque-t-il pas de se retourner contre le Président de la République ? Les douze A/R pour Paris sont théoriques mais ne tiennent pas compte des compagnies qui feront circuler des trains (ouverture à la concurrence, rentabilité aléatoire, fin du service public). Cela est présenté comme 12 A/R réels alors que rien ne permet d'affirmer, dans le dossier d'enquête publique, que ce sera une réalité concrète. Le dossier de RFF fait souvent référence au développement durable. Pourtant l'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). La vitesse n'est pas écologique : pour doubler la vitesse d'un train, il faut quatre fois plus d'énergie (l'énergie croît avec le carré de la vitesse). Les TGV ont été conçus au siècle dernier, à l'époque où l'énergie paraissait abondante. Aujourd'hui, on demande aux citoyens d'éteindre leurs appareils électroniques en veille pour économiser cette rare et onéreuse énergie alors que nos édiles s'entêtent à vouloir créer des LGV pour y faire rouler des TGV très voraces en énergie ! La LGV Poitiers-Limoges est la garantie d'un gaspillage énergétique durable par le rallongement du parcours Bordeaux-Toulouse. Le plus court chemin entre deux points est la ligne droite. Le détour par Captieux rallonge le trajet de 50 km d'où une perte de temps qui rend concurrentiel le réaménagement de la ligne actuelle. La ligne existe, il faut la rénover et abandonner le projet de LGV. Ni les passages de camions ni leur nombre ne sont précisés, les modalités d'entretien des voies dégradées par les camions non plus, le volume du bruit du chantier non plus. Le dossier d'enquête publique ne prévoit pas la réparation du préjudice moral terrible que subiraient tous ceux qui avaient fondé leurs espérances sur le calme de leur lieu de vie. Variante pour les personnes âgées désespérées. L'évacuation après traitement des eaux usées de la commune d'Aslonnes utilise un ruisseau dont l'approvisionnement dépend de nappes souterraines qui vont être coupées par le tracé de la ligne ferroviaire. Il n'est fait aucune mention, dans les études, de la prise en compte du risque d'assèchement de ce ruisseau. Que vont

	devenir les nombreux étangs annexés à ce ruisseau ? Un caprice d'élus : Ce projet n'a aucune justification rationnelle et sérieuse. Il n'est voulu que pour contenter le caprice de quelques élus. Un gouffre financier : 10 000 pages sans rien dire sur les coûts réels ni son financement. On peut estimer que le coût au kilomètre sur Bordeaux Toulouse est de 28 millions d'euros. Il existe des solutions légèrement moins rapides, mais beaucoup moins couteuses. Ce GPSO est un gouffre financier garanti..
634	Envoyé le :20/11/2014 Nom : gascoin Prénom : hélène Département de résidence : 33 commune de résidence : ayguemorte les graves lieu concerné par vos observations (commune, département) : ayguemorte les graves 33 AVIS : La construction de la LGV est une entreprise qui ne se justifie pas à plusieurs titres : -elle n'est pas au service de la collectivité car de nos jours le TGV n'est la préférence des français qui privilégient d'autres moyens de transport en raison principalement du coût des tarifs élevés. -elle va engloutir un budget pharaonique en total décalage avec le contexte économique et social exigeant de chacun une participation aux efforts budgétaires -elle est en contradiction totale avec la politique de protection et de valorisation des espaces boisés et des zones classées Natura 2000 et va détruire toute la richesse des paysages viticoles sans oublier l'impact sur la faune à travers une grande diversité d'oiseaux sédentarisés au niveau des bocages des zones humides classées près des bords de Garonne. -elle priorise arbitrairement les investissements au détriment de l'entretien de la ligne existante conformément au dernier bilan faisant état de la politique de Réseau Ferré De France qui laisse le réseau se dégrader au prix de vies humaines , l'accident de Bretigny-Sur-Orge en témoigne ! -elle ne représente pas non plus un levier économique pour le canton , les emplois générés par cette construction seront temporaires et peu nombreux -elle ne répond pas aux attentes de la population locale la LGV ne faisant que traverser son territoire -enfin ce chantier va représenter un vrai cauchemar pour tous les résidents sur un périmètre assez large en raison du bruit , des nuisances provoquées par les navettes pluri journalières de la flotte des nombreux poids lourds sans parler des routes coupées et des déviations inévitables sur un territoire déjà enclavé . La création de la LGV argumentée pour faire gagner du temps dans les déplacements n'est pas la conception que j'ai pour gagner en qualité de vie mais elle sert plutôt le dessin de grands groupes industriels et non les intérêts des habitants des territoires traversés ou l'avenir de nos enfants déconnecté de ce projet .
635	Envoyé le : 20/11/2014 Nom : AÏRA Prénom : Max Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse Haute Garonne AVIS : Max AÏRA, Président du Conseil d'Administration du groupe EDENIS En tant que Chef d'Entreprise, je tiens ici à manifester mon plus total soutien au projet de la ligne LGV Bordeaux-Toulouse. Ce soutien est motivé par plusieurs raisons, toutes aussi importantes les unes que les autres. Premièrement : le désenclavement de Toulouse et de sa région, qui aujourd'hui ne se fait que par autoroute et avion, dans des conditions de temps et de pollution importantes. Outre l'accès à Paris en 3h10, c'est Bordeaux à 1h05 et par la suite nous espérons Montpellier en 1h également et Barcelone plus tard en 2h. Au-delà de Toulouse, c'est la grande boucle du réseau hexagonal qui est en cause. Il ne saurait y avoir une grande région Midi-Pyrénées, sans un TGV moderne, rapide et surtout économe en CO2. Deuxièmement : le développement économique Après Bordeaux, toutes les grandes métropoles de France seront desservies par le TGV. Il serait pour le moins étonnant et dommageable que la métropole Toulousaine, toujours placée en premier ou deuxième rang en croissance économique et démographique, ne bénéficie pas d'une telle desserte. N'oublions pas qu'aujourd'hui Toulouse est la capitale européenne de l'aéronautique et lutte à égalité avec Boeing aux Etats-Unis. Troisièmement : l'aéroport Nous savons maintenant qu'après le "Grenelle 2", il n'y aura pas de nouvel aéroport à Toulouse pour les 20, 30 années à venir, voire jamais. La desserte LGV va impacter la fréquentation de Toulouse-Blagnac d'au moins 20 à 30 % de ses passagers et libérer ainsi du trafic aérien, donnant de la visibilité pour ce dernier et notamment pour les essais en vol d'Airbus, indispensable au maintien de ses usines à Toulouse. A ce titre, le gouvernement vient dans le cadre de la vente de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, de prolonger la disponibilité des terrains Airbus pour 70 ans. Enfin, retenons qu'au-delà de 10 000 emplois créés pour la réalisation de cet ouvrage, la ligne Bordeaux - Toulouse sera une des plus rentables de France. Fait à Toulouse, le 19 novembre 2014
636	Envoyé le :20/11/2014 Nom : lescarret Prénom : brigitte Département de résidence : 47 commune de résidence : villeneuve-sur-lot lieu concerné par vos observations (commune, département) : toutes

	AVIS : Je ne suis pas d'accord avec le projet de la LGV Toulouse/Bordeaux pour plusieurs raisons. Ce projet engage mon département dans des dépenses faramineuses pour ses moyens, nous sommes un des département les plus pauvres de France et je pense qu'il y a des placements plus judicieux à faire pour le bien de la communauté. Ce projet est inutile, voir le compte-rendu de la Cour des Comptes sur la rentabilité des TGV...Ce projet est nuisible pour l'environnement, dans le Lot-et-Garonne et, je suppose sur tout le trajet, il va accaparer des bonnes terres agricoles, détruire des forêts et écosystèmes, aggraver l'emprise du béton sur les espaces naturels. De plus, vu les sommes engagées, on peut craindre un affaiblissement voire un abandon des lignes TER, qui, elles, sont utiles pour les habitants du département. Pourquoi ? Pour donner l'illusion d'une croissance, d'une modernité qui ne profitera qu'à quelques personnes. On ne peut pas accepter ça. Si la ligne Bordeaux-Toulouse a besoin d'être rénovée, faisons-le sur la ligne existante.
637	Envoyé le : 20/11/2014 Nom : BARUTELLO Prénom : Françoise Département de résidence : 31 commune de résidence : BLAGNAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : Ne pas bénéficier d'une ligne à grande vitesse pour notre métropole toulousaine est un non sens. les allers retours Paris Toulouse ou vise versa pour nos entreprises dans le train dûment équipé de WIFI permettraient de travailler, de se mettre à jour sur des lectures, de visionner des conférences, ... en toute sérénité. il est impensable de penser que cela concurrencerait l'avion. le transport aérien est bien installé, il s'est préparé à l'arriver du train. Toulouse Métropole est un dessert sur le tracés actuel de LGV. C'est un transport propre et qui va dans le sens de la modernité. Mais nous avons aussi besoin de faire travailler nos entreprise du BTP, nos commerces tout le long du tracés. Sans grand chantier la France aura du mal à développer l'économie, l'emploi et la consommation. Toulouse Métropole a aussi besoin d'être reconnue comme une ville européenne normale où les déplacements correspondent aux besoins de sa population. Toulouse Métropole est une ville étudiante qui n'offre pas tous les modes de déplacements. L'image de nos étudiants étrangers changerait. Le tourisme y gagnerait et Toulouse Métropole en a vraiment besoin. Toulouse Métropole ne peut plus dépendre de ces retards, reports de décision sous prétexte que l'Etat n'a pas les moyens de financer. L'Etat n'est pas le seul financeur, il doit comprendre que la bonne décision est de réaliser ses travaux.

	je représente un club de chefs d'entreprises et je suis fière de dire que nous sommes pour la réalisation de la LGV TOULOUSE BORDEAUX pour se rendre en 3 heures à Paris.
638	Envoyé le : 20/11/2014 Nom : FRTP Midi-Pyrénées Prénom : Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Monsieur le Président, Ce qui caractérise aujourd'hui le secteur des travaux publics c'est l'absence de visibilité dans un contexte de dégradation continue depuis 2008 et lourd d'incertitudes. Sur les cinq dernières années, le chiffre d'affaires réalisé par les entreprises de travaux publics de la région Midi-Pyrénées a baissé de 25 % en euros constants. Sur la même période, nos effectifs permanents ont diminué de 15,2% au seul rythme des départs volontaires, je tiens à le préciser, et sans recours au licenciement collectif. Cela représente près de 2 300 emplois perdus. Le pourcentage de main d'œuvre intérimaire a, quant à lui, été ramené à son seuil incompressible de 5%. Le contexte actuel de baisse des fonds publics impacte les carnets de commande des entreprises puisque 89.5 % d'entre elles ont un carnet de commande inférieur à 6 mois dont 63 % l'ont inférieur à trois mois. Rares sont ceux aujourd'hui dans la profession qui bénéficient d'une visibilité et d'une possibilité d'anticipation. Les collectivités territoriales qui assurent aujourd'hui les trois quarts du chiffre d'affaires des travaux Publics, sont extrêmement frileuses. Elles le sont, nous disent-elles pour plusieurs raisons. Elles sont directement affectées par la baisse des subventions de l'État en même temps qu'elles s'inquiètent de la réforme territoriale. Le contexte morose et inquiétant de notre pays ainsi que l'état des finances publiques agissent également puisqu'ils sèment le doute dans la tête de nos élus. Et enfin, l'accès aux crédits par les collectivités pour financer leurs projets d'infrastructures demeurent une préoccupation… Alors, vous comprendrez, Monsieur le Commissaire, combien le projet de LGV Bordeaux-Toulouse est essentiel pour notre Profession et pour les emplois locaux qu'elle recoupe. Les travaux qui vont être réalisés dans le cadre de ce chantier vont pouvoir donner à nos entreprises locales une bouffée d'oxygène et permettre non seulement de conserver les emplois mais d'en créer de nouveaux dans une période, comme je l'indiquais, très difficile. Vous l'aurez compris, notre fédération est extrêmement favorable à ce projet et en souhaite le lancement au plus tôt. Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée. Le Président, Thierry le Friant
639	Envoyé le :20/11/2014 Nom : ZUFFI Prénom : Odile

	Département de résidence : 40 commune de résidence : St Martin de Sx lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je suis opposée à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Ces projets qui consistent à créer de nouvelles infrastructures alors que les lignes existantes sont très loin d'être saturées sont un gaspillage de l'argent public. Celui-ci serait mieux employé à améliorer l'existant pour y faire circuler des trains pendulaires qui ont fait leurs preuves à l'étranger et à la mise en place de protections phoniques pour les riverains. Ce qu'il nous faut ce sont des trains sûrs qui desservent nos territoires et non des mirages qui flattent l'ego de certains élus. Assez de gaspillage d'espaces et d'argent ! Le Développement Durable ce n'est pas la grande vitesse mais le train pour tous.
640	Envoyé le :20/11/2014 Nom : ROUX Prénom : Suzane Département de résidence : 40 commune de résidence : saint paul lès dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : landes AVIS : je suis totalement opposée à ce projet de LGV: destruction d'espaces naturels, coût faramineux alors qu'il y a d'autres urgences: lycée, ehpad, crêches, etc..., les lignes actuelles pourraient être améliorées et mieux entretenues; c'est du gâchis. pourquoi cette course à la grande vitesse? la cour des comptes a bien critiqué cette folie du tout TGV. L'intéret général est ailleurs et nos élus devraient savoir qu'ils le sont pour défendre l'intérêt général ;
641	Envoyé le :20/11/2014 Nom : DAVID Prénom : MARIE CLAUDE Département de résidence : 47 commune de résidence : POMPOGNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : pompogne 47 AVIS : Comment comptez vous préserver du bruit, le havre de paix que représente le massif landais- Quid des chambres d'hotes et gites ruraux pendant la durée des travaux ? comment organiser et gérer celà économiquement ? Comment gerer psychologiquement les gênes auditives à distance, en extérieur, les vibrations ressenties. Comment les animaux de la foret vont ils appréhender cette intrusion sur leur domaine ? Les puits en foret , vestiges des maysouets abandonnés, les clots qui ne tarissent pas, alimentés par des fossés jadis entretenus par les landais, que vont ils devenir ? Qu'en est il du principe de précaution au regard des risques liés aux champs magnétiques sur la santé humaine ? des nuisances lumineuses que devront subir les populations résidentes. Pollution atmosphérique : si le TaGV est le moins polluant des moyens de transport une fois en service (à voir) pensez vous que les cortèges de camions gigantesques de grues, pelleteuses, foreuses, tronçonneuses, ...tous les engins nécessaire à l'installation de la LGV ne vont pas amplement dépasser tous les

	seuils de pollution, que la foret dévastée ne pourra plus absorber et qu'il faudra beaucoup de temps pour maitriser cette pollution ? . Ensuite pour prétendre que le TGV ne pollue pas il faudrait connaitre exactement l'origine de son énergie : électricité nucléaire ? centrale à gaz ? qu'il faudra sans doute construire.¨Peut etre et encore des terrains perdus pour l'agriculture ou la foret, et des risques suppélentaires d'incendie. En ce qui concerne la fréquentation de la nouvelle ligne, ormis toulousains et bordelais, elle n'est pratique pour aucun aquitain, devant se rendre au plus près à Agen ou Bordeaux, en voiture donc le peu de temps soi disant gagné sur un trajet , est déjà perdu, idem pour l'agenais qui devra se deplacer pour se rendre en gare tgv donc du temps perdu aussi et un bilan pollution négatif pour le report modal. D'autre part, pour le prix d'un billet,TGV, 4 ou 5 personnes peuvent voyager en voiture, ce qui continuera d'etre la cas pour les familles . MESSIEURS LES HOMMES POLITIQUE DE TOUT BORD - ARRETEZ DE GASPILLER L' ARGENT QUE VOUS NOUS SOUTIREZ
642	Envoyé le : 20/11/2014 Nom : Biasuzzi Prénom : Maryse Département de résidence : 47 commune de résidence : Montesquieu lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et garonne AVIS : Bonjour, Consciente du gain de temps d une ligne a grande vitesse, je suis contre la construction de la LGV qui me semble être un projet dévastateur, autant du point de vue environnemental que du point de vue économique, dans un département purement agricole. Un investissement trop important pour un gain de temps ridicule de quelques minutes gagnées pour un trajet Bordeaux Toulouse qui pourrait être réalisé a moindre coût avec un aménagement des voies existantes. Dans l espoir d être lue et entendue. Biasuzzi Maryse
643	Envoyé le : 20/11/2014 Nom : jouanno Prénom : patrick Département de résidence : 47 commune de résidence : moirax lieu concerné par vos observations (commune, département) : lot et garonne AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : Elle serait ruineuse : Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque

fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres).

Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes).

Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.

Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher.

Elle serait dévastatrice :

Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable.

La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.

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

L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple.

Elle est inutile :

À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines.

Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances

	qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est ruineux, inutile et dévastateur.
644	Envoyé le : 21/11/2014 Nom : LAFAGE Prénom : Didier Département de résidence : 82 Commune de résidence : MONTAUBAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble dossier AVIS : Il est regrettable que les éléments de communication proposés par RFF ne reprennent pas l'ensemble des impacts du projet de LGV sur les exploitations agricoles et leur environnement économique immédiat. Cette carence est nettement exprimée par les représentants de plusieurs filières et amènera sans doute certains d'entre eux à émettre un avis défavorable par rapport au projet. Il a été notamment relevé l'absence de repères au sujet de plusieurs signes officiels de qualité (AOC et AOP notamment), et la non prise en compte des surfaces d'appellation non plantées . Seule l'agriculture biologique a été mise en exergue et les organisations de producteurs relatives aux autres signes de qualité se trouvent dès lors déconsidérées. Les représentants professionnels qui se sont exprimés mettent aussi l'accent sur la gestion des délaissés en souhaitant que des solutions techniques et paysagères se dégagent à ce sujet. Je pense, quant à moi, qu'il serait peut-être judicieux d'orienter ces espaces délaissés vers la production d'énergie photovoltaïque. Concernant les compensations environnementales et agricoles, la totalité des représentants des filières agricoles attendent avec impatience leur définition.

645	Envoyé le : 21112014 Nom : BAPTISTAN Prénom : ARNAUD Département de résidence : 40 Commune de résidence : MONT DE MARSAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : MONT DE MARSAN AVIS : Je tiens par la présente à apporter mon soutien total au projet GPSO car ils est urgent de connecter la péninsule Ibérique avec le reste le l'Europe à l'aide d'un moyen de transport terrestre rapide. En outre, le désenclavement du Sud Ouest passe par ce type de projet qui sera porteur d'emplois comme l'est actuellement la mise en chantier du tronçon Tours Bordeaux. Une fois le tronçon Bordeaux-Dax en service, la partie est du département des Landes bénéficiera ainsi d'une seconde artère de communication après l'A65 et devrait logiquement bénéficier d'un flux migratoire positif.
646	Envoyé le : 21112014 Nom : - Prénom :- Département de résidence : 33 Commune de résidence : BEAUTIRAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BEAUTIRAN AVIS : nous sommes contre le projet de ligne Bordeaux toulouse, Bordeaux Paris, nous ne souhaitons pas voir nos impots augmenter, les billets de train augmenter et notre cadre de vie défiguré avec des nuisances sonores et visuelles et des contraintes pour aller au travail.....nous avons acheté sur cette commune pour savourer une certaine tranquilité, nous ne souhaitons pas voir nos sacrifices financiers aboutir à une qualité de vie moindre et nous handicaper au quotidien lors de nos déplacements....
647	Envoyé le : 21112014 Nom : LE FRIANT Prénom : Thierry Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : L'ensemble du projet AVIS : Etant chef d'entreprise en région toulousaine (1500 collaborateurs dont 650 en midi-pyrénées et 400 en Aquitaine, Poitou-Charente) je ne peux qu'être favorable au projet GPSO. Ce projet est indispensable pour désenclaver Toulouse et relier la région par un moyen de transport rapide et fiable non seulement à Bordeaux mais aussi à Paris . A titre d'exemple j'ai pus comptabiliser cette année environ une centaine de déplacements de mes collaborateurs vers Paris pour des raisons professionnelles, auxquels il me faut rajouter une trentaine pour mon propore compte, bien évidement par avion avec les couts et les contraintes correspondantes. Ce projet est egalement indispensable au développement économique de la région, la fluidité des déplacements et le renforcement du fret ferroviaire qui en découlera amenant de l'attractivité supplémentaire propice à l'implantation de nouvelles entreprises, à la création ou au maintient d'emploi en région, et évitera la marginalisation de

	Toulouse par rapport à Bordeaux ou Marseille déjà reliées , ou en passe de l'être, à Paris et donc à l'Europe par des lignes à grandes vitesse. Une chance supplémentaire pour nos enfants de pouvoir trouver du travail dans la région ! Enfin il est évident que la période de construction sera bénéfique en terme d'emploi aux entreprises de BTP età leur partenaires (10 à 12000 emplois concernés) mais également au commerce et plus largement à l'économie locale. A l'heure de la croissance durable , ce projet source de développement économique mais également respectueux de l'environnement et permettant un rééquilibrage des modes de transport doit absolument se réaliser !
648	Envoyé le : 21112014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Projet trop coûteux alors que les finances nationales et régionales sont dans le rouge. Rénovons les lignes existantes. Protégeons nos paysages et gardons nos terres nourricières à disposition des agriculteurs. Seuls nos élus veulent des TGV, même pas la SNCF. Salutations
649	Envoyé le :21112014 Nom : BOIGEY Prénom : Laurent Département de résidence : 33 Commune de résidence : VILLANDRAUT Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud Gironde AVIS : Je conteste la réalisation de la LGV (et ce dans l'ensemble de son projet mais plus particulièrement sur la ligne au Sud de Bordeaux) qui est un projet inique et qui n'a aujourd'hui aucun sens dans l'état actuel de l'économie de la France. Il aurait été plus judicieux d'utiliser les lignes de chemin de fer existantes. Je dis non aux LGV, à cette course frénétique vers ce "toujours plus vite" (qui va profiter aux plus riches d'entre nous) et je dis non à le destruction de notre environnement. NON AUX LGV !!!
650	Envoyé le 21112014 Nom : Javoy Prénom : Francine Département de résidence : 40 Commune de résidence : Azur Lieu concerné par vos observations (commune, département) Gironde, Landes, Pyrénées Atlantiques AVIS : Je suis absolument opposée au projet de LGV qui pour un gain de temps dont on peut questionner l'utilité va dégrader encore un peu

	plus une des rares régions de France encore préservée. (D'où son succès ce qui n'est pas le moindre des paradoxes...) Pour le profit de quelques uns, ce sont des sommes énormes qui vont être dépensées pendant que le réseau des TER qui offre un véritable service aux population est laissé à l'abandon. Ce projet est un non sens écologique, humain, social, économique et même philosophique (si peu de temps à gagner et pour quoi faire ????) faites arriver les TGV existants à l ´heure, ce sera déjà pas mal !
651	Envoyé le 21/11/2014 Nom : DELARUE Prénom : Patrice Département de résidence : 22 Commune de résidence : Dinan Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint- Médard d'Eyran 33650 AVIS : Le coût estimé de ce projet est très important et grèvera pour longtemps les finances de RFF/SNCF. Le mode de financement semble être inconnu pour l'instant, ce qui est illégal. L'Etat n'a pas les moyens de soutenir un tel projet, sauf nouvelles hausses d'impôts. Un petit nombre d'usagers bénéficiera d'un gain de temps qui n'est pas très important. L'amélioration des lignes actuelles permettrait de diminuer la durée des trajets, certes dans de moindres proportions, mais avec des dépenses beaucoup plus raisonnables. Les dégâts sur l'environnement ne seront pas négligeables. Les nuisances sonores seront très importantes, en particulier au niveau de Saint-Médard d'Eyran. En résumé, l'intérêt général de ce projet me semble très faible et j'y suis opposé. Patrice Delarue
652	Envoyé le : 22/11/2014 Nom : Viguié Prénom : Marc Département de résidence : 33 commune de résidence : 33125 lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : Je suis opposé à la réalisation de nouvelles lignes LGV. Aujourd'hui de nombreuses voix s'élèvent pour dénoncer ces projets Libération, Le Monde, Théma jusqu'à la cour des comptes. à l'étranger certains média comparent le TGV à Concorde ou au « France » une magnifique prouesse technique mais un fiasco économique. Quand nos technocrates et ingénieurs auront-ils l'intelligence d'associer la notion de rentabilité économique et oublieront leur « ego » démesuré. Notre pays croule sous des déficit abyssaux, nous n'avons plus les moyens de gaspiller l'argent des contribuables même par le

truchements de concession à des entreprises privées dont nous savons très bien quelles sont là pour faire des profits en grande partie pour le bénéfice de leurs actionnaires. Le coût actualisé est de plus de 13 milliard € ! Avons nous les moyens de nos ambitions alors que les autres lignes sont laissées cruellement à l'abandon.

Il y en marre que l'on se moque de nous avec de belle enquête publique qui n'ont d'autre but que de noyer le poisson.

Quand un gouvernement censé va t il mettre fin à cette gabegie !

Soyons réalistes et regardons en face ces lignes aujourd'hui ne se justifient plus.

Pour favoriser le transport de quelques uns, la SNCF a négligé les autres voies et aujourd'hui le temps soit disant gagner dans un TGV se perd dans les RER, TER ou Corial.

Un accident majeur a apporté de la preuve que RFF n'entretenait pas son réseau correctement !

Le Train doit rester un moyen de déplacement populaire. Aujourd'hui l'effort doit porter sur la remise en état du réseau existant et à sa modernisation pour tous.

Les lignes Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax sont une parfaite illustration de nos incohérences

à l'école on nous apprend que la ligne droite est le plus court chemin pour aller d'un point A à un point B
or ces deux lignes empruntent le chemin des écoliers pour traverser notre belle région et viennent défigurer notre belle forêt des Landes à une époque ou chacun s'accordent à penser que nous devons préserver notre biodiversité quel bel exemple du mensonge de nos politiques.

C'est tellement moins cher de passer au milieu de nos pins !

Pendant des décennies la SNCF a battu des record de vitesse sur la ligne entre Bordeaux et en Hendaye et aujourd'hui la LGV ne va pas emprunter ce couloir belle aberration technique !

Il y en a marre des égaux de nos élus qui nuisent à l'intérêt collectif et qui conduisent à de telles incohérences.

Ce tracé semble être le fruit non d'une réflexion technique mais de tractations politiques douteuses qui conduisent à un compromis bien loin d'un concept de coût efficacité.

La réalisation de la ligne Tours Bordeaux est un magnifique exemple de l'incohérence de la poursuite de tel projet.
Le financement délicat est en grande partie assuré par le privé. Le chantier ne respecte pas les engagements initialement pris. Le travail est sous traité à des entreprises peu scrupuleuses et pratiquant le travail au noir.

Les reportages et article de journaux sont éloquents sur la dérive de ce chantier !

Aujourd'hui le devoir de la SNCF est de permettre à l'ensemble de ses passagers qu'ils empruntent le TGV les TER les intercities ou le RER d'accéder au même niveau de service.

	Le rapport (Auxiette, Bianco, Rivier) et l'étude indépendante Claraco) arrivent tous deux aux mêmes conclusions. Sur certaines liaisons d'équilibre du territoire, il faut développer une nouvelle offre de transport, s'articulant autour de trains circulant à 200 km/h, utilisant le plus souvent possible les voies existantes et offrant un niveau de service de très bonne qualité. Ce maillon manquant entre les TER et les TGV permettrait par ailleurs aux métropoles et territoires actuellement non reliés au réseau ferroviaire à grande vitesse d'envisager des solutions moins onéreuses et donc plus rapidement disponibles que la construction de nouvelles lignes à grande vitesse, sans pour autant abandonner définitivement ces projets. « Le TGV français est comme une Ferrari : il lui faut une infrastructure hors de prix pour donner sa pleine mesure. Comme une Ferrari, ou le Concorde , tout le monde l'admire mais personne ne l'achète. Plutôt que d'envisager un train grande vitesse plus modeste comme en Allemagne, on a obligé notre système ferroviaire à l'acheter à Crédit, au point de le plomber d'une dette abyssale de 44 milliards d'euros qui s'élèvera à 65 milliards en 2025 au terme des chantiers LGV en cours . Il est temps d'arrêter le poker menteur et d'amplifier, comme en Allemagne le programme de régénération du réseau existant quitte à le doubler de lignes nouvelles de fret infiniment moins coûteuses. A défaut, il y aura dans certaines Régions des lendemains qui vont déchanter ! Dans la mienne, deux enquêtes publiques de lignes LGV sont engagées sur des prévisions de trafic notoirement trompeuses, avec des promesses d'arrêts intermédiaires qui aggravent les déficits d'exploitations, et qui n'engagent pas .... la SNCF ! Difficile dans ces conditions de prendre les résidents contribuables pour des imbéciles ! Si l'on veut rallier l'Espagne et Toulouse par la grande vitesse (standard européen 250 km /h au lieu de 340 standard français) à échéance raisonnable, il faut peut être arrêter de se mentir et envisager des solutions raisonnablement atteignables a un coût infiniment plus supportable ! A défaut on court le risque d'attendre Godot indéfiniment, au prix, inutile pour RFF, de coûteuses expropriations ! » Gilles Savary Enfin même des voix politiques s'élèvent pour dénoncer ce projet Je réitéré « non à la construction de ces LGV » oui à la restructuration des voies existantes pour le confort de tous et non pas d'une minorité qui regarde la biodiversité à travers la vitre d'un TGV lancé à 300km à l'heure. Nous, en Sud Gironde nous avons choisi cette biodiversité comme mode vie et nous ne souhaitons pas voir se multiplier les coupures au milieu de nos magnifiques paysages de pins et de lagunes. Trop c'est trop. Assez d'autoroutes, de gazoduc, de champs photovoltaïques et maintenant d'éoliennes pour défigurer cette forêt landaise dont nous sommes si fier et qui est le régénérateur d'oxygène de vos villes polluées. « Ne nous obligez pas à faire de nos arbres des barricades à votre folie »
653	Envoyé le :22/11/2014 Nom : PERY

	Prénom : François Département de résidence : 33 commune de résidence : PRECHAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : PRECHAC 33730 Moulard AVIS : Monsieur le Président, Après avoir lu le rapport je vous communique mes observations et suggestion qui justifient un avis défavorable au projet LGV TOULOUSE – BORDEAUX – DAX . - On peut dire que cette ligne coûtera très chère et ne sera pas rentable. Le financement peut créer une bulle financière. - L' aspect gain de temps n' est pas significatif. - Il n'y aura pas d' impact ni sur le flux du transport routier ni sur l'émission de CO2. - Tronçon passant au sud de PRECHAC 33730 : Il n'y aura pas de transparence hydraulique. La construction de la ligne aura un impact sur le niveau de la nappe phréatique. Incontestablement il y aura des nuisances sonores. C'est pourquoi il serait préférable d' aménager la ligne existante. Veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.
654	Envoyé le : 22/11/2014 Nom : PERY Prénom : Annie Département de résidence : 33 commune de résidence : PRECHAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : PRECHAC 33730 Moulard AVIS : Monsieur le Président, Après avoir lu le rapport je vous communique mes observations et suggestion qui justifient un avis défavorable au projet LGV TOULOUSE – BORDEAUX – DAX . - On peut dire que cette ligne coûtera très chère et ne sera pas rentable. Le financement peut créer une bulle financière. - L' aspect gain de temps n' est pas significatif. - Il n'y aura pas d' impact ni sur le flux du transport routier ni sur l'émission de CO2. - Tronçon passant au sud de PRECHAC 33730 : Il n'y aura pas de transparence hydraulique. La construction de la ligne aura un impact sur le niveau de la nappe phréatique. Incontestablement il y aura des nuisances sonores. C'est pourquoi il serait préférable d' aménager la ligne existante.

	Veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.
655	Envoyé le : 22/11/2014 Nom : PALTRIE Prénom : CHRISTINE Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC AVIS : Refus du tracé h228 Je suis contre le projet du tracé H228 pour les raisons suivantes Projet exorbitant alors qu'on ne parle que de restrictions budgétaires! Nuisances visuelles et sonores importantes pour le village (décibels supérieures contraire à la loi). Passage près d'un site classé mais surtout tout près de l'école primaire!!
656	Envoyé le : 22/11/2014 Nom : LORIENT Prénom : Katia Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint-Selve lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bocage de la basse vallée du Saucats et du cordon d'or. AVIS : Je conteste ce projet en tant que citoyenne car j'estime qu'il va à l'encontre de l'intérêt général : - coûts exorbitants pour gagner seulement quelques minutes à condition d' un trajet direct sans arrêts intermédiaires. Le projet ne passe même pas la frontière espagnole...quel est l'intérêt de faire le voyage Bordeaux/Dax? - ces coûts devront être endossés en grande partie par l'état et les collectivités en ces temps où on entend qu'il faut faire des efforts pour diminuer la dette. La rentabilité d'une telle LGV me paraît trop incertaine pour que des fonds privés soient investis. La concurrence de l'aérien en low cost pour aller en Espagne est trop importante. - le flux Espagnol est essentiellement du fret routier. Un tel projet n'aide en rien à la diminution du nombre de camions sur les routes du sud-ouest. - la rénovation et l'entretien du réseau ferroviaire français utilisé tous les jours par les usagers pour aller travailler est une priorité du point de vue de la sécurité. Un tel projet aspirerait toutes les finances nécessaires à cela. - du point de vue local, les ouvrages prévus sur le trajet nécessitent de nombreuses piles de ponts à implanter dans des zones naturelles protégées. Aucune influence sur l'environnement ? j'en doute... - Est-il possible au réseau routier départemental d'absorber un flux de camions de chantier tel alors qu'il est déjà saturé par les usagers qui vont au travail et par les transports scolaires? - le projet de barrage de Sivens paraît anecdotique à côté de celui-ci....

657	Envoyé le : 22/11/2014 Nom : GARRETA Prénom : Frédéric Département de résidence : 78 commune de résidence : Elancourt lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernos Beaulac AVIS : Bonjour Je suis totalement opposé à ce projet. L'environnement de la commune a déjà été fortement défiguré par l'autoroute A65 (fort peu fréquentée et hors de prix) et elle devrait supporter en plus la bifurcation des deux lignes LGV sur un site forestier à proximité du Ciron que je considère comme très important à préserver. Les désagréments sont multiples, j'y vois des nuisances environnementales importantes de la région vis à vis de la flore et de la faune, des nuisances sonores, un forte dégradation d'un paysage que j'apprécie et une forte dévalorisation de l'immobilier. De plus, je ne peux légitimement m'empêcher de mettre en doute la rentabilité commerciale et sociale de l'entreprise au regard des certaines réalisations déjà effectuées. En terme de fréquentation, il me semble que l'axe Bordeaux-Toulouse et à fortiori l'axe Bordeaux-Dax peut difficilement se comparer à Paris-Lyon ni même Paris-Bordeaux, le surcoût risquant encore une fois d'impacter les contribuables. Le gain de temps qui justifie ce projet me parait dérisoire au regard des dégradations et du coût qu'il engendre. Il n'y a aucune contrepartie digne de ce nom que l'on puisse espérer au niveau de la commune de Bernos - Beaulac. L'apport risque de concerner qu'une faible partie de la population. L'aménagement des lignes existantes me parait être un investissement beaucoup plus approprié et bien suffisant pour le rapprochement entre Bordeaux et Toulouse (je ne parle même pas du rapprochement entre Bordeaux et Dax). Je regrette que ce type d'aménagement soit contesté par certains élus sous prétexte qu'il n'y a que le TGV qui "marche". Je considère que ce point de vue relève de la politique commerciale de RFF et que les LGV constituent une solution "de luxe" qui coûte cher et ne favorise que les accès aux grandes villes au détriment de la desserte rural. Cordialement.
658	Envoyé le : 22/11/2014 Nom : OUSTRY Prénom : ERIKA Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : la France AVIS : J'ai déjà participé à cette enquête d'utilité publique (n°382), mon opinion n'a pas changé, je m'oppose à ces nouvelles LGV

	Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Dax, pour toutes les raisons déjà énoncées.... Je rappelle à certains que cette enquête d'utilité publique concerne pour Toulouse / Bordeaux, une ligne nouvelle à plus de 7 MILLIARDS pour 200 km ! On vous demande de donner votre AVIS sur LA PERTINENCE D'UNE CONSTRUCTION SUR 200 KM ! Posez vous les bonnes questions sur 200 km : - Avec 2 gares entre Bordeaux et Toulouse, une à Agen et l'autre à Bressols (à 15 km de Montauban, en direction de Toulouse, à 20 km de Saint Jory, où est prévue le passage à 4 voies jusqu'à Matabiau), donc : - Sur combien de km le TGV roulera-t-il à une vitesse optimale ? - Quel est le seuil de km à vitesse optimisée rendrait une LGV nécessaire ? - Combien de TGV par jour et à quel taux de remplissage ? De plus, RFF ne précise pas : - Quel sera le prix d'un billet aller/retour ? sera-t-il moins cher qu'un billet d'avion (compagnie low cost) ? - Les études tiennent t elles compte du report modal sur covoiturage qui se développe plus vite que les LGV !!!!... des vidéo conférences qui supprime les aller/retour qui deviennent coûteux et inutiles.... De plus, Notre Monde change et évolue, ces études (RFF) débutées en 2005, il y a 9 ans, le temps passe, sont obsolètes, la technologie a évolué, elle va encore évoluer (la construction c'est pour une mise en service en 2024 ! dans 10 ans....entre le début et la fin de cette étude, il se sera passé 19 ans..... Voilà ce que je voulais rajouter, et je souhaiterais, Monsieur le commissaire enquêteur, que des réponses soient apportées à mes questions. Pour finir, je voudrais également dire que je suis surprise de lire certains commentaires : -" Vivement que le TGV arrive à Toulouse, indispensable à son développement économique" : je ris car le TGV arrive depuis très longtemps à Toulouse .....heureusement ! - "Toulouse, la 4ème ville de France, n'a pas sa LGV !!!.."... Berlin en Allemagne non plus, et pourtant c'est la Capitale, alors que d'autres villes allemandes sont desservies !. - Beaucoup de chefs d'entreprise, qui sont favorables à la LGV, n'ont consulté aucun dossier, ils participent pour répondre à l'appel de la Chambre de Commerce et de l'Industrie, qui racole par mail.... ATTENTION, si elle voit le jour, cette LGV, il va falloir la payer au prix fort..... - J'invite MR LAFAGE MAXIME, demeurant, soit disant à Montauban, commentaire n°533, à participer à une réunion publique le mercredi 3 décembre à Bressols à 18 h et de se faire connaitre car il a l'air de maitriser le ferroviaire et de mépriser les associations qui essaient de défendre leurs convictions, leur territoire, et bénévolement. Moi j'y serais, nous pourrons nous serrer la main et discuter de vive voix. Vous aurez aussi l'occasion de voir des personnes de RFF qui viendront, enfin, répondre aux questions des citoyens et des associations en présence de quelques commissaires enquêteurs. Mr Lafage Maxime, diplômé de Sciences PO, de Toulouse et Paris, je vous souhaite un emploi à la hauteur de vos propos, un bon salaire qui

	vous permettra de payer beaucoup d'impôts, car il va falloir cracher au bassinet pour ces nouveaux projets LGV (s'ils venaient à voir le jour, évidemment !). J'ai fait moins d'études que vous, mon verbe est moins élaboré, mais j e participe financièrement à la vie de notre pays depuis quelques années, et j'en ai marre de payer pour des rêves d'élus qui ne sont pas les nôtres ! C'est facile de dépenser l'argent des autres.....
659	Envoyé le :23/11/2014 Nom : Silvagni Prénom : Philippe Département de résidence : 33 commune de résidence : Cadaujac lieu concerné par vos observations (commune, département) : cadaujac AVIS : je suis contre le tracé de LGV et trouve ceci comme une ABERRATION moderne Quels sont les besoins à faire sur un investissement aussi lourd alors que la conjoncture actuelle est plus dans le besoin de faire des économies Cela ne sera qu'une poignée de personnes qui vont se servir de ce moyen de transports tout en délaissant sur le bord des voies les usagers journaliers qui se servent des TER sur des trajets bien plus courts - Un service à développer avec de meilleurs conditions vu que les entreprises sont réunies sur des sites urbains Déjà ma commune est un lieu de passage avec de nombreux trains et maintenant après si les travaux se réalisent cela sera: - une autoroute ferroviaire. - un niveau sonore assez important - un saccage sur le paysage etc..... (en aparté) vu les projets mis en valeur dans ma commune - 5000habitants - il y a une chose qui me choque c'est d'avoir dans les prévisions garder le pont de l'avenue du Général de Gaule et faire un deuxième pont à 2.500kms Allée des Marguerites MAIS NE PAS AVOIR PRIS EN CONSIDERATION LE BESOIN D UN TROISIEME PONT afin de soulager les besoins routiers nécessaire que cet ouvrage va créer celui serais possible à faire et Cadaujac dispose d'espace approprié... je demande que soit pris en considération le passage de la Rue Tuchon qui est une artère importante aussi -- peut être un pont ou autre solution mais a envisagé et vu les investissements qui seront réalises cela soulagerai le milieu urbain de cadaujac je demande des murs anti bruit sur les 2 côtés de la voie mais je dis ASSEZ AU GASPILLAGE CET LGV N EST PAS UN BESOIN
660	Envoyé le :23/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 81 commune de résidence : Saint Sulpice Tarn lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Sulpice AVIS : Mes deux enfants vivent à Paris alors que j'habite à côté de Toulouse, et donc logiquement je devrais vous dire que je suis pour

	la LGV. Mais NON. Car ce qu'il faut c'est rendre le train compétitif par rapport à l'avion, c'est une question de PRIX. C'est tout. Il n'est pas normal que l'avion coûte moins cher alors qu'on va ouvrir la conférence sur le climat en 2015. Mais ensuite les trains intercités sont très bien et suffisent amplement. On devrait aussi développer les services couchette, trains de nuit. Je suis donc résolument contre le TGV, d'ailleurs très inconfortable (grande voyageuse, chaque fois que je peux je choisis les TER bien plus agréables) J'arrête ici car j'écris pour me faire plaisir, sachant que cela ne sert à rien, tout ce que je vous dis. Personne n'est vraiment dupe aujourd'hui. Les enquêtes publiques ne servent à RIEN sauf à cautionner la décision déjà verrouillée. Bon courage quand même à vous dans votre travail . . je peux déjà voir ce qui va en sortir : avis favorable avec des réserves. Et les réserves ensuite ils vont s'asseoir dessus. C'est désespérant. Il faut changer ce système.
661	Envoyé le : 23/11/2014 Nom : le ray Prénom : michel Département de résidence : 33 commune de résidence : UZESTE lieu concerné par vos observations (commune, département) : SUD GIRONDE AVIS : Ce projet est inutile , coûteux et ne sert pas aux populations du sud gironde , il va à l'encontre du développement durable il saccage la biodiversité le massif forestier, il porte atteinte aux espèces protégées quelles soient animales ou botaniques, ils porte atteintes aux populations locales qui veulent vivre ici , les spolient et va leurs apporter que des nuisances ! Et puis à quoi sert de gagner quelques minutes pour aller de bordeaux à toulouse ou à dax au détriment du bien vivre de milliers de personnes ? Ce projet n'est fait que pour rapporter du financier au groupe de btp et à leurs actionnaires ! Ce projet va encore plus endetter RFF et/ou l'état et donc les contribuables Ces moyens financiers pourrait plus tôt servir à créer des transports collectif en sud gironde au lieux de laisser les citoyens prendre leurs véhicules pour se déplacer ! Et puis les élus, les citoyens du sud gironde sont en majorité contre ce projet et , si vous ne respectez pas leurs avis se mobiliserons encore plus , comme à notre dame des landes et à Sivens , en occupants les lieux du chantier . Comme on appelle les "Zone à défendre"
662	Envoyé le 23/11/2014 Nom : VAYSSE Prénom : Christophe Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT MEDARD D'EYRANS lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS, GIRONDE

	AVIS : Je suis farouchement opposé ce projet de construction de nouvelles LGV qui va porter préjudice à bon nombre d'habitants de ma commune et des communes environnantes. Ces préjudices vont être de plusieurs ordres : 1- humains : il va y avoir des expropriations, des destructions d'habitations dans un territoire proche de Bordeaux qui manque justement de logements. Cela va accentuer les difficultés à se loger. De plus, il y a aura un fort impact négatif en terme de valeur immobilière sur les maisons et terrains des propriétaires qui ne seront pas expropriés, en plus des nuisances sonores qu'engendrera un passage plus fréquent de trains (pour ma part, j'habite à 50 m de la voie ferrée, je travaille depuis mon domicile et l'été, il est déjà impossible de téléphoner les fenêtres ouvertes lorsqu'un train passe. Actuellement, le trafic n'est pas trop intense, cela passe encore. Qui dit nouvelles lignes, dit cadences plus élevées pour rentabiliser, donc perte immense de la qualité de vie pour les habitants de la commune, qui sont déjà soumis aux nuisances sonores de l'A62 !) 2- environnement et cadre de vie : Pour aller régulièrement dans le Loiret, j'ai vu au fil du temps les travaux engendrés par la LGV Bordeaux-Tours, avec son lot de destruction de bois, de campagne, arasement, plus les lieux de stockage du matériel, engins de chantier etc... Notre commune étant prévue pour accueillir une gare plus grande avec les nouvelles LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux-Espagne, il y a fort à parier que la commune de St Médard d'Eyrans soit dotée d'une base-vie pour le chantier. Cela va donc défigurer tout notre village, engendrer la destruction de ponts qui enjambent actuellement la voie ferré etc... Tout ceci aura forcément un impact, encore une fois négatif, sur la vie future des habitants, puisque les voies de circulation seront à revoir, les déplacements des collégiens et lycéens en busse verront modifiés et allongés etc... Enfin, je ne vois pas l'utilité d'un tel projet qui est d'un prix faramineux par rapport aux soi-disant bénéfices que cela apportera. Je rappelle que la Cour des Comptes a publié récemment un avis défavorable sur la construction de nouvelles LGV et soulignée que les LGV existantes n'avaient pas du tout la rentabilité annoncée lors de leur mise en œuvre. De plus, étant donné le manque d'argent dans les caisses de l'Etat, je pense qu'il y a d'autres priorités pur utiliser l'argent de nos impôts !
663	Envoyé le :23/11/2014 Nom : VAYSSE Prénom : Carole Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT MEDARD D'EYRANS lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS, GIRONDE AVIS : Je suis farouchement opposée ce projet de construction de nouvelles LGV qui va porter préjudice à bon nombre d'habitants de ma commune et des communes environnantes. Ces préjudices vont être de plusieurs ordres : 1- humains : il va y avoir des expropriations, des destructions d'habitations dans un territoire proche de Bordeaux qui manque

	justement de logements. Cela va accentuer les difficultés à se loger. De plus, il y a aura un fort impact négatif en terme de valeur immobilière sur les maisons et terrains des propriétaires qui ne seront pas expropriés, en plus des nuisances sonores qu'engendrera un passage plus fréquent de trains (pour ma part, j'habite à 50 m de la voie ferrée et l'été, il est déjà impossible de téléphoner les fenêtres ouvertes lorsqu'un train passe). Actuellement, le trafic n'est pas trop intense, cela passe encore. Qui dit nouvelles lignes, dit cadences plus élevées pour rentabiliser, donc perte immense de la qualité de vie pour les habitants de la commune, qui sont déjà soumis aux nuisances sonores de l'A62 !) 2- environnement et cadre de vie : Pour aller régulièrement à Tours voir la famille, j'ai vu au fil du temps les travaux engendrés par la LGV Bordeaux-Tours, avec son lot de destruction de bois, de campagne, arasement, plus les lieux de stockage du matériel, engins de chantier etc... Notre commune étant prévue pour accueillir une gare plus grande avec les nouvelles LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux-Espagne, il y a fort à parier que la commune de St Médard d'Eyrans soit dotée d'une base-vie pour le chantier. Cela va donc défigurer tout notre village, engendrer la destruction de ponts qui enjambent actuellement la voie ferré etc... Tout ceci aura forcément un impact, encore une fois négatif, sur la vie future des habitants, puisque les voies de circulation seront à revoir, les déplacements des collégiens et lycéens en busse verront modifiés et allongés etc... Enfin, je ne vois pas l'utilité d'un tel projet qui est d'un prix faramineux par rapport aux soi-disant bénéfices que cela apportera. Je rappelle que la Cour des Comptes a publié récemment un avis défavorable sur la construction de nouvelles LGV et soulignée que les LGV existantes n'avaient pas du tout la rentabilité annoncée lors de leur mise en œuvre. De plus, étant donné le manque d'argent dans les caisses de l'Etat, je pense qu'il y a d'autres priorités pur utiliser l'argent de nos impôts !
664	Envoyé le : 23/11/2014 Nom : BARROUILHET Prénom : Karine Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint-Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint-Médard d'Eyrans, Gironde AVIS : Bonjour, Les projets de LGV et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux qui font l'objet de l'enquête publique me semblent ne répondre en rien aux critères d'utilité publique. Ces nouvelles infrastructures vont sans conteste induire des dégâts et des nuisances irréversibles sur notre environnement : captation des terres naturelles et agricoles, saignées et ouvrages d'art dans les zones humides et Natura 2000, passages sur des aires de captage d'eau potable, bouleversement des réseaux et des voiries, bruit et circulations d'engins de transport et de terrassement durant les travaux… La circulation des TGV sur les nouvelles LGV sera à l'origine d'un renforcement des nuisances sonores déjà existantes dans le fuseau retenu (A62, RD1113…). D'un coût faramineux (prés de10 milliards d'euros au total soit prés de 25 millions d'euros au km) ces projets ne répondent en rien aux

	besoins quotidiens de la majorité des usagers du rail qui réclament un aménagement des voies ferrées existantes et l'amélioration du service ferroviaire. Quel intérêt sur un investissement on ne peut plus contestable, venant servir seulement les intérêts de 10 % des usagers du fer ? Ces milliards d'euros seraient avantageusement mieux utilisés pour aider nos concitoyens en ces temps de crise dans les domaines de la santé, de l'aide sociale, de l'enseignement et des emplois locaux. Tous ces milliards en investissements à perte puisque aujourd'hui, la cour des comptes elle même vient épingler dans son rapport l'Etat et RFF, en considération notamment de seuils de rentabilité largement en deçà des prévisions de ces instances et de prises de décision ubuesques. Des collèges, des lycées, oui, pour assurer l'avenir de nos enfants...mais certainement pas de nouvelles lignes...messieurs les technocrates, vous êtes décidément aujourd'hui trop loin du terrain, trop loin des réalités économiques et des problématiques des citoyens lambda que nous sommes...revenez sur terre, reconsidérez votre position et cesser par dessus tout de renouveler vos erreurs du passé tendant à systématiquement alourdir le déficit d'un Etat gangréné par de sempiternelles décisions allant à l'encontre du bon sens. Nos campagnes et nos villages seront défigurés à jamais et, le comble, ce seront ses habitants (nos enfants d'aujourd'hui) qui devront financer, avec leurs impôts, ce désastre qu'ils n'auront en aucune façon solliciter ! Pour toutes ces raisons je donne un avis défavorable aux projets de RFF.
665	Envoyé le : 23/11/2014 Nom : GARCES Prénom : Bernard Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) Montauban, Tarn et Garonne AVIS : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. La construction de la lignes Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Suivant les études réalisées à partir des rapports LOTI qui permettent d'analyser les prévisions faites avant la construction des LGV et les réalités observées après leur mise en service les trafics prévus sont surestimés : + 26 % C'est un projet ruineux. Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est chiffré à plus de 9,5 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées (rapport LOTI +19%). Il n'existe pas à ce jour de plan de financement donc on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). D'un point de vue écologique elle serait dévastatrice. Sur l'ensemble la ligne Bordeaux-Toulouse prés de 3500 hectares de bois, de champs,

	de terres agricoles et viticoles complètement dénaturées auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.
666	Envoyé le : 23/11/2014 Nom : DARTON Prénom : Chantal Département de résidence : 33 commune de résidence : bègles lieu concerné par vos observations (commune, département) : rue maréchal fayolle AVIS : Chantal DARTON Le 23/11/14 15 Rue Maréchal Fayolle 33130 BEGLES 06.80.87.12.23 cdarton@free.fr Bonjour, D'après les informations que j'ai pu recueillir, notamment lors de réunions avec de quartiers, vous envisagez un mur anti-bruit le long de la voie ferrée dans la zone où j'habite. J'ai de nombreuses questions et surtout beaucoup d'inquiétudes. Au regard des nuisances sonores, des vibration que vont créer l'augmentation de la circulation des trains et de l'absence de lumière et de vue crée par le mur prévu : - Pourquoi envisager ce tracé ? - N'y a t il pas d'autre tracé possible ? - Pourquoi nous obliger à vivre cela et ne pas envisager une expropriation correctement indemnisée sur la 1 ère ligne de maisons ? - Si tout cela devait se réaliser, n'y a t il pas d'autres solutions que le mur qui va couper toute la lumière et la visibilité ? - Un tunnel, une isolation façade et toiture, le changement des huisseries ainsi que des travaux sur la totalité des voies (LVG et trains de marchandises...) pourraient réduire bruits et vibrations. En espérant que ces remarques seront prises en compte. Quand et comment serons nous informés des choix effectués ? Chantal DARTON
667	Envoyé le : 23/11/2014 Nom : Vergognan Prénom : Gerald Département de résidence : 48 commune de résidence : LE PASSAGE lieu concerné par vos observations (commune, département) : LE PASSAGE 47 AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête « GPSO Lignes nouvelles », Voici les raisons pour lesquelles je m'oppose ainsi que mon épouse Carole Vergognan à ce projet LGV Bordeaux / Toulouse :

D'abord à titre personnel, puisque nous sommes directement impactés. Selon le tracé retenu, la ligne sera à peine à 30m de notre maison. RFF ne prévoit pas dans son projet notre expropriation. Ce n'est pas acceptable et c'est inadmissible de laisser une maison aussi proche d'une ligne LGV....

Nous craignons avant tout pour la santé de notre famille. Notre fils est asthmatique et les travaux de déblaiements prévus vont forcément générer beaucoup de poussière. Vu la proximité des travaux, nous craignons également les nuisances sonores, visuelles et les dégâts que cela va forcément occasionner pendant de longs mois et lorsque la ligne sera en service.
C'est très stressant pour nous d'imaginer tout cela. Nos enfants sont en danger !

De plus, nous nous interrogeons sur les conséquences sur notre maison que nous avons fait construire en 2004.
Il s'agit d'un projet de vie dont le prêt se termine d'ici 2 ans. La proximité de cette ligne LGV va entrainer le rachat d'une partie de notre terrain (1302 M² réservé par RFF sur les 7784 m²) au profit de RFF déformant complètement notre terrain initialement de forme rectangulaire.
La terre étant argileuse, nous nous inquiétons des dégâts que les travaux de construction de la ligne et les vibrations pourraient générer sur le bâti à plus ou moins long termes par les nombreux passages de la LGV.

Enfin, nous sommes opposés à ce projet pour des raisons économiques, financières et écologiques.
Nous nous opposons à un projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié.

La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde.
Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens.
Nous sommes opposés à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.

Non à ce projet ruineux :

- Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?).

- Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement.

- Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV.

- Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme

	cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. - Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État. - La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique. Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Pour toutes ces raisons, nous nous opposons au projet de la ligne LGV Bordeaux/Toulouse et nous prononçons en faveur du projet alternatif de rénovation des lignes existantes. Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à nos remarques et observations Cordialement M Gérald VERGOGNAN et Mme Carole Vergognan
668	Envoyé le : 23/11/2014 Nom : berger Prénom : xavier Département de résidence : 33 commune de résidence : balizac lieu concerné par vos observations (commune, département) : sud gironde AVIS : Je suis opposé à ce projet de LGV : le réseau actuel n'est pas saturé mais vieillissant , il serait préférable de l'entretenir voir de le moderniser . L'avenir est il vraiment dans le transport ferroviaire à grande vitesse ? Le financement de ce projet de LGV sera trop couteux pour les contribuables et non prioritaire en ces périodes de grands déficits. A titre personnel , nous souhaitons continuer de profiter de notre cadre de vie qui nous a fait choisir une vie au plus proche de la nature , loin des nuisances de la ville. Nos enfants ont le droit de profiter encore de ces conditions. Il est préférable d'utiliser ces moyens financiers à développer les services publiques(hôpital ,établissements scolaires etc), créer des emplois dans notre région. (gironde, landes ,Pyrénées atlantique). Vivre en ville ou à la campagne doit rester un choix de vie . Notre volonté est de le défendre. Comment peut on envisager de détruire des hectares de forêts des landes , de couper des vignobles , de raser des maisons... pour gagner quelques minutes et enrichir le lobbying du béton et ses

	actionnaires. C'est pourquoi Mr le président de la commission d'enquête nous sommes fermement opposés à ce projet LGV .
669	Envoyé le : 23/11/2014 Nom ; de Fitte Prénom : Caroline Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Rustice ; Pompignan; Castenau d'Estretefonds ; Grisolles AVIS : LGV Au-delà de la gabegie financière flagrante et colossale dont nous ne pouvons nous payer le luxe -tant sur le plan du retour sur investissement inexistant, que des impôts locaux qui vont exploser du fait des aménagements incontournables liés à ce grand projet d'état Léonin, que de la perte sèche de valeur pour nos propriétés, ou encore du vol d'héritage potentiel à nos enfants- comment ne pas être choqué par la destruction de l'écrin de nature de la plaine de la Garonne ? Un viaduc ? Non, un grossier pont technique –cf Poitiers-, car un viaduc, c'est un ouvrage d'art dans l'imaginaire collectif, et qui ne se limite pas à une masse de béton, mais bien à une construction esthétique, comme celui de Millau par exemple. Or, non comptant de nous priver d'un point de vue exceptionnel sur les Pyrénées, de détruire la zone agricole locale, ou de nous priver du calme que nous étions venus trouver à la campagne, l'Etat français nous impose un projet mort-né pour tout cadre de vie, sans même nous considérer assez pour envisager un projet architectural d'envergure. En lieu et place, nous aurons le bruit des travaux, les crissements des trains, l'encombrement des véhicules et une voie ferrée actuelle probablement vouée à l'invasion du lierre et des lichens. Nous subissons une décision nationale qui n'a jamais été envisagée dans l'intérêt du développement intelligent de notre territoire, au mieux de celui d'Aquitaine, faisant de nous une déclinaison collatérale dégénérative. Notre devenir politique local est il tellement dépendant de la décision nationale, fruit d'un Etat aussi lointain que Léonin, comme d'un adoubement paternel, au point d'être incapable de développer l'hôtellerie de luxe, la restauration ou les pôles tertiaires devant soi-disant découler de l'arrivée de cette fameuse LGV ? Si la médiatique Bordeaux a magistralement pensé le développement de son territoire, tout clivage politique confondu, c'est son attractivité qui fait aujourd'hui de cette ville touristique une porte d'entrée légitime pour la LGV ; ligne alors proposée en continuation par pure démagogie ou condescendance jusqu'à Toulouse. Notre passé cathare fait de nous de libres penseurs, et c'est en tant que personnes pragmatiques que nous sommes en droit de déclamer qu'un aménagement du territoire pensé dans le sens d'un développement durable aurait lié Limoges à Toulouse, en pérennisant les lignes existantes Bordeaux Toulouse. Notre territoire reste pauvre et les sommes à engager doivent l'être à bon escient, dans l'intérêt des générations futures. En tant que femme, je déplore la dépréciation du château qui a accueilli la si brillante Olympe de Gouges, pour qui se doit être un second coup de guillotine. En tant que femme d'affaires, je prends l'avion depuis des années, et rien ne me fera modifier cela dans le sens où les temps de parcours LGV sont mensongers –insulte à notre

	intelligence de citoyens- et l'objectif honteusement énoncé impossible à atteindre sur le plan de la logique mathématique. Par ailleurs, la LGV propose des tarifs exorbitants. La sage famille Baudis, objective et soucieuse du devenir de notre région, avait eu en son temps la présence d'esprit de refuser ce développement. Or, que la réorganisation et le développement urbain de la Ville Rose soient conditionnés par un tracé d'énarques est la négation même de notre identité Occitane. Nous devons d'abord aménager notre territoire, puis choisir les options qui nous correspondent pour l'harmonie du développement de notre lieu de vie. Les grands projets peuvent aussi et surtout venir du Sud Ouest. Toulouse reste et restera une capitale aéronautique, parce que les idées les plus simples sont les meilleures, et que la proposition d'une ligne LGV est la chronique d'une mort annoncée sur la section de Bordeaux à Toulouse.
670	Envoyé le : 23/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Nous sommes une famille avec deux enfants et prenons souvent le train Toulouse- Paris pour raison familiales. Nous privilégions ce mode de transport car il est moins polluant et moins cher que l'avion. Aussi approuvons nous pleinement tout projet et travaux qui permettront d'améliorer le temps de trajet très long entre ces deux grandes villes.
671	Envoyé le : 23/11/2014 Nom : de la FORGE Prénom : Philippe Département de résidence : 40 commune de résidence : MUGRON lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Ce projet est un gaspillage d'argent public à un moment où les restrictions budgétaires impactent directement les services publics. Cet argent serait mieux investi dans l'amélioration des réseaux de transport locaux pour bénéficier à la majorité de la population et non pas seulement aux 7% d'usagers clients des LGV. Ce projet cumule un bilan économique prévisible désastreux et un bilan environnemental qui l'est encore plus : artificialisation de terres agricoles et forestières, traversée de zones Natura 2000, altération des réseaux hydrographiques... Les raisons invoquées pour sa mise en oeuvre sont fallacieuses et ont déjà été démontées par plusieurs experts dont la Cour des Comptes : impact socio-économique contestable, pas de réelle saturation du réseau existant avant 20 ans, rentabilité financière négative... Que la commande publique, et l'endettement qui va avec, aident à faire vivre les entreprises françaises n'est pas contestable ; qu'ils servent à satisfaire l'ego surdimensionné de quelques politiciens locaux plutôt que la collectivité qui les a élus est inadmissible. Sincères salutations.
672	Envoyé le : 23/11/2014 Nom : antoine Prénom : philippe

	Département de résidence : 31 commune de résidence : vernet lieu concerné par vos observations (commune, département) : département 31 AVIS : je suis contre ce projet, car il ne répond pas aux besoins de la majorité des citoyens. Mes observations sont les mêmes que celles des amis de la terre, qui sont les suivantes : http://amisdelaterremp.free.fr/spip.php?article316. cordialement
673	Envoyé le : 23/11/2014 Nom : BEN AÏM Prénom : ROGER Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : LKAYRAC, Lot et GARONNE AVIS : J'interviens dans cette consultation à deux titres, en tant que citoyen et contribuable d'une part et d'autre part en tant que Layracais dont la vie quotidienne risque d'être fortement perturbée par ce projet s'il se réalise. 1) En tant que citoyen et contribuable, j'ai pris connaissance de nombreux documents contenus dans le dossier d'enquête publique et d'autres depuis la phase de concertation à laquelle j'ai participé. L'un de ces documents a particulièrement attiré mon attention il s'agit de l'avis donné par le commissaire Général à l'Investissement qui, si j'ai bien compris, émet un avis sur la pertinence de l'investissement public qui est appelé à jouer un rôle prédominant dans ce projet. Or quelle est la conclusion de ce rapport : la VAN (Valeur Ajoutée Nette) par Euro investi est si faible que le Commissaire conseille de réfléchir pour savoir si ce projet est vraiment prioritaire ! En décodant le langage « diplomatique et policé que doit avoir le commissaire Général à l'Investissement, cela veut dire qu'il y mieux à faire avec l'argent public ! Il me semble que dans la situation économique difficile que vit notre pays, ne pas rechercher une optimisation de l'utilisation de 'argent public est une faute grave. Il me semble que l'avis du Commissaire Général à l'investissement doit être entendu. L'utilisateur fréquent du chemin de fer que je suis attend autre chose : la régularité et la qualité du service, la ponctualité qui étaient l'image de marque de la SNCF ont disparu sans parler de la sécurité qui préoccupe chaque jour davantage les voyageurs. Combien de vies humaines pourraient être épargnées si une partie au moins des sommes faramineuses qu'on prévoit d'investir dans ce projet étaient consacrées à l'entretien des voies, à la suppression des passages à niveau dangereux, aux équipes d'intervention en cas de conditions climatiques extrêmes, etc… Cela contribuerait beaucoup plus qu'une LGV de plus à redonner au transport ferroviaire la place qu'il mérite parmi ses concurrents de la route et de l'air. 2) En tant que Layracais , - La maison ou j'habite au lieu-dit Bigarrat est la maison natale de ma femme ou plusieurs générations se sont succédées depuis sa construction en 1900. Située a proximité (300 m environ) du Gers , cette maison a connu plusieurs inondations , du Gers bien sûr en

1977 , la plus catastrophique (1,30 m d'eau dans la maison !) mais également de la Garonne en 1930 en particulier . Car Layrac a la particularité de se trouver au confluent du Gers et de la Garonne et une partie important de la commune peut être inondée par l'une ou l'autre rivière. Jusqu'à présent les crues des deux rivières n'ont pas été simultanées (il s'en est fallu de peu !) mais les changements climatiques et la plus grande fréquence des événements extrêmes rend plus probable une telle éventualité. Le Gers par exemple est déjà sorti plusieurs fois de son lit au cours de cette année qui n'est pas tout à fait finie.

- Le risque d'inondations est donc un risque très sérieux pour Layrac .Pour de nombreux habitants du village, la crue de 1977 a marqué les esprits parce qu'elle a provoqué une victime (et cela aurait pu être deux sans le courage d'un pompier) et aussi de nombreux et importants dégâts . Tous les témoins oculaires de cette crue et notamment les pompiers qui sont intervenus, font état de la différence de niveau très importante de part et d'autre de la voie ferrée qui constituait alors le seul obstacle à l'écoulement de l'eau puisque l'autoroute et ses remblais n'existaient pas encore. Depuis, l'autoroute a été construite et voilà que l'on envisage de mettre des remblais supplémentaires dans cette plaine qui est déjà balafrée.
- J'ai eu l'occasion de regretter, au cours de la phase de concertation, que les problèmes hydrauliques n'aient fait l'objet d'aucune étude préalable au choix du fuseau initial comme si la préservation de certaines espèces naturelles animales ou végétales (louable en soi) avait plus d'importance que la vie des gens qui vivent et travaillent dans cette plaine depuis des générations.
J'avais contacté en son temps les garants de la concertation et j'ai contacté également Madame Lucette Lousteau , députée de notre circonscription qui a posé une question écrite sur ce sujet au Ministre des transports et proposé que les aspects hydrauliques fassent l'objet d'études préliminaires et soient considérés comme l'un des critères de choix initial du fuseau.
- La réponse qui a été faite à mes questions est que, techniquement, il était toujours possible d'assurer une » transparence « totale des ouvrages. Outre le fait que la « transparence « a un cout, il parait évident que la transparence parfaite est un leurre et que les modélisations approximatives qui ont été faites ne représentent que très grossièrement la réalité qui est complexe. Outre la topographie complexe qui n'est que grossièrement modélisable , les rives du Gers sont instables : même au cours d'une faible crue de nombreux arbres qui bordent le Gers ont entrainés . Les passages aménagés dans les remblais pour laisser passer l'eau seraient propices en cas d'une crue majeure à la formation d'embâcles. La formation de ces embâcles est-elle prévue par les modélisations ? Quelle serait leur conséquence ?
Compte tenu de la situation hydrographique au niveau du confluent qui aurait mérité une enquête sérieuse, indépendante et approfondie qui n'a pas eu lieu, l'implantation de remblais supplémentaires dans la plaine entre Layrac et le confluent constitue un risque important qui aurait dû conduire à un tracé différent.

Pour l'ensemble des raisons évoquées ci-dessus, je suis profondément hostile à ce projet et à toute variante qui impliquerait un tracé en aval du confluent du Gers et de la Garonne.

Roger Ben Aïm
Pofesseur d'Université retraité
Bigarrat , 47390 LAYRAC

674	Envoyé le 24112014 Nom : CHAPPAZ Prénom : JULIEN Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Opportunité de création et/ou de maintien des emplois dans le cadre de la réalisation du chantier. Dynamique d'attraction de la Ville de Toulouse liée à ce nouveau mode de transport qui crée de la proximité avec Bordeaux et Paris: implantation ou développement d'activités économiques porteuses d'emploi, poursuite des investissements dans les infrastructures. Créer une complémentarité ou une alternative au transport aérien notamment avec Paris (l'aéroport de Toulouse n'est pas extensible et situé proche de la Ville...) Réaménager les quartiers concernés (Matabiau) comme une porte d'entrée à la Ville, à l'agglomération et à toute la région: améliorer la qualité de vie des riverains concernés, embellir la ville, la rendre plus durable et adaptée aux modes de déplacements urbains respectueux de l'environnement.
675	Envoyé le24/11/2014 Nom : usabiaga Prénom : michel Département de résidence : 64 Commune de résidence : lahonce Lieu concerné par vos observations (commune, département) : landes et PA AVIS : projet démesuré financierement et écologiquement pour un gain de temps nul. amélioration des voies actuelles, indispensable.
676	Envoyé le 24/11/2014 Nom : ZENKER Prénom : François Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde (et autres départements concernés par ces nouvelles lignes ferroviaires) AVIS : Je suis fermement opposé à la construction des nouvelles lignes ferroviaires pour les raisons suivantes : - économiques : il serait beaucoup plus rentable d'améliorer le réseau existant, tant pour les passagers que pour le frêt, que de créer de nouvelles lignes à grande vitesse dont la rentabilité est plus que douteuse. Il en va de même d'ailleurs pour le réseau routier. - politiques : l'objectif d'une politique responsable des transports doit être, en autre, de développer l'usage du train par le plus grand nombre, afin notamment de proposer une alternative valable à l'usage de l'automobile (et des poids-lourds pour les marchandises). Or cela passe bien davantage par l'entretien et l'amélioration, voire l'augmentation, du réseau dit "secondaire" que par la création de nouvelles lignes (dont l'usage sera réservé, de fait, à une frange réduite de la population en raison du coût des titres de transport) .

	- écologiques : l'impact négatif sur l'environnement naturel et humain et sur la qualité des paysages des zones traversées par ces nouvelles voies est beaucoup trop lourd.
677	Envoyé le 24112014 Nom : CONTIN Prénom : Joelle Département de résidence : 47 Commune de résidence : ROQUEFORT Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ROQUEFORT AVIS : Projet pour ma part INUTILE, qui coutera énormément d'argent aux contribuables (+ de 9 milliards d'euros !!) car même si l'on pense que l'état et les collectivités locales vont participer financièrement à ce projet, il va s'en dire que c'est le contribuable qui payera au final !!! car l'état c'est nous tous.... De plus cette réalisation dénaturerait le paysage, et l'environnement social et humain serait mis à mal, entrainant une dépréciation de valeur des patrimoines. A ce jour, les finances publiques sont déjà mises à mal, comment expliquer un tel projet ? Est ce de l'insouciance ? A qui profitera réellement ce projet ? Qui plus est, il semblerait que les LGV en fonction ne sont pas rentables. Pourquoi ne pas entretenir, moderniser les voies existantes ? cela couterait moins cher et ça ferait peut-être gagner 8 minutes aux usagers (contre 15 minutes)....
678	Envoyé le 24112014 Nom : Oudghiri Prénom : Christiane Département de résidence : 33 Commune de résidence : SAINT SELVE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT SELVE AVIS Je suis foncièrement contre le projet de LGV Bordeaux Toulouse, car je ne lui vois que des inconvénients pour les habitants des zones de passage et de chantier concernées : nuisances sonores et visuelles, pollution, destruction de l'environnement, dévalorisation des biens...etc. Ce projet me semble d'autant plus aberrant qu'il présente un avantage quasi inexistant pour les usagers (gain de temps de voyage ridicule). Il ne profitera donc qu'aux impôts des contribuables, compte tenu de son coût exorbitant !!
679	Envoyé le 24112014 Nom : SALORT Prénom : Pierre-Jean Département de résidence : 31 Commune de résidence : Blagnac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : totalité AVIS : cette nouvelle ligne bordeaux toulouse va couter chère à la collectivité, faire disparaitre des terres agricoles, chambouler la vie des expropriés et dans quel but ?celui de gagner quelques minutes. voir pousser des nouvelles gares , des zones industrielles ne va pas créer des emplois nouveaux mais une délocalisation et une exode des villes avoisinantes

	pour toutes ses raisons NON LGV TOULOUSE BORDEAUX
680	Envoyé le 24112014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence: tls Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : Bonjour Je pense qu'il y aurait une autre solution + économique pour foncer rapidement vers Paris : pour 15 minutes de temps de trajet supplémentaire, on réalise près de 6 milliards d'euros d'économies, on sauve 3 000 ha de terres fertiles, on protège les paysages et on préserve le silence dans les campagnes... Alors "RENOVONS LES LIGNES EXISTANTES" plutot que la LGV cela créerait aussi des emplois.
681	Envoyé le 24112014 Nom : Oudghiri Prénom : Mehdi Département de résidence : 33 Commune de résidence : SAINT SELVE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT SELVE AVIS : Je suis foncièrement contre le projet de LGV Bordeaux Toulouse, car je ne lui vois que des inconvénients pour les habitants des zones de passage et de chantier concernées : nuisances sonores et visuelles, pollution, destruction de l'environnement, dévalorisation des biens...etc. Ce projet me semble d'autant plus aberrant qu'il présente un avantage quasi inexistant pour les usagers (gain de temps de voyage ridicule). Il ne profitera donc qu'aux impôts des contribuables, compte tenu de son coût exorbitant !!
682	Envoyé le 24.11.2014 Nom : - Prénom :- Département de résidence : 40 Commune de résidence : 40350 Pouillon Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Vallée du Ciron AVIS : On peut faire aussi bien pour moins cher avec des temps de parcours à peu près équivalents. Il existe déjà des lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax qui ne demandent qu'à être entretenues, sécurisées et modernisées. Ce projet est ruineux: au moment où la dette de la France bat tous les records, où RFF peine à trouver les fonds nécessaires à l'entretien indispensable du réseau et où l'État cherche par tous les moyens à réduire ses dépenses, ce projet, est estimé à 9,5 milliards d'euros. Un impact qui affecterait considérablement et de manière irréversible notre environnement naturel.

683	Envoyé le 24 11 2014 Nom : Lassalle Prénom : Claude Département de résidence : 40 Commune de résidence : Pontonx sur l' adour Lieu concerné par vos observations (commune, département) : croisement des deux ligne à pontonx sur l'adour AVIS : Creation d'une gare(Dax nord) sur ce lieu. Cette gare donne à l'agglomération Dacquoise,aux préfecture de Pau et Tarbes l'accès à tous les trains vers Paris et le nord de l'Europe mais aussi vers le sud Bayonne,l'espagne et le portugal.Cette gare ce trouve aux abords de la route départementale Laluque St. Vincent de Paul. De Laluque accès à l, A.10 via Castets, de St. Vincent de Paul à la deux fois 2 voies Mont De Marsan Dax Bayonne . Le cout de cette gare (sur un territoire vierge de tous aménagement) ,serait financé par l'abandont des 2 bretelles et ponts pour l'accès de certain trains en gare de Dax . L'acheminement des voyageurs pour Dax, Pau, Tarbes et lourdes, pourrait prendre une correspondance soit corail ,Ter ou autres. Le stockage des tains peut ce faire en gare de Laluque à 3 km.L'ancienne voie à plus de 15O ans.Nous ne faisons pas un projet de cette ampleur pour des intérêts partisant du moment,mais pour du long terme,pour les génér ations futures. Ils ne faut pas ce priver de l'accès tous les trains.
684	Envoyé le 24112014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux AVIS : Oui à ces LGV ! Pour que Bordeaux et plus généralement la Région Aquitaine continue à se développer! Qu'elle soit encore mieux desservie et donne envie à des entreprises et des acteurs industriels de venir s'installer dans la région.
685	Envoyé le 24112014 Nom : MEDEF HAUTE-GARONNE Prénom : DG Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : Fille de l'Aéronautique, la Haute-Garonne est cependant pénalisée sur le plan économique par une distance importante entre Toulouse et Paris. Pour répondre aux nombreuses obligations de déplacement de ses entrepreneurs et de leurs collaborateurs vers la capitale, il est primordial de bénéficier enfin d'un réseau ferroviaire capable de joindre les deux villes en un laps de temps raisonnable. C'est pourquoi, le MEDEF 31 souhaite fortement l'ouverture d'une ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse. Toulouse, la Haute-Garonne et des entreprises en ont un besoin vital. Très respectueusement Le Medef Haute-Garonne.

686	Envoyé le 24/11/2014 Nom : campardou Prénom thomas Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS Je soutiens la LGV GPSO car elle fera entrer Toulouse, 4è metropole française, dans la grande vitesse, lui permettant de se désenclaver vis-à-vis du Nord de la France et de l'Europe, et d'améliorer les communication avec l'Aquitaine et le nord de l'Espagne. Elle permettra aussi de rééquilibrer l'accès à Midi-Pyrénées, actuellement tributaire du transport aérien et de l'aéroport de Blagnac, menacé à terme de saturation (cf le projet de hub asiatique porté par un candidat à la privatisation de l'aéroport de Blagnac, prévoyant de tripler le nombre de voyageurs à l'horizon 2030). Enfin, il serait inconcevable, en terme d'activité économique et d'emploi, de ne pas réaliser ce qui demeure aujourd'hui le seul projet d'envergure en France pour les 10 ans à venir,
687	Envoyé le 24 Novembre 2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 09 Commune de résidence : Les Cabannes Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ligne GPSO AVIS : Je suis très surpris de constater la constance de l'argumentaire développé par le Maître d'Ouvrage en faveur du projet de LGV. A ce titre, les arguments avancés le sont, systématiquement, en cohérence avec la stratégie adoptée dès le début du projet: 1- Minimisation des coûts du projet GPSO et à ce titre, les tronçons d'approche de Bordeaux et de Toulouse qui s'effectuent sur ligne classique sont affectés à d'autres budgets que celui des LGV GPSO alors que le trafic envisageable n'apporte aucune saturation globale à ces tronçons excepté une légère majoration de temps de parcours pour les TGV afin de les inscrire dans les grilles actuelles. 2- Majoration des coûts de l'alternative à la LGV en faisant circuler un comparatif RFF déclinant cette modernisation de ligne classique à des prix unitaires non détaillés et par adoption d'un tracé complexifié au regard du projet alternatif proposé par les instances locales. En effet la proposition RFF rapproche les segments à construire pour en améliorer la performance de zones très urbanisées contrairement à la proposition formulée par l'association d'élus: Alternative LGV. En effet cette association qui avait fait étudier les shunts de manière détaillée, avait pris soin d'insérer ces tracés dans des zones favorables et en tunnels. RFF, également, justifie une majoration des coûts par une vitesse de fond visée de 220 kilomètres par heure alors qu'Alternative LGV se calait à 200 km/h pour conserver une unité d'électrification à 1500 volts et permettre tous types de circulations. Ce faisant RFF a augmenté les contraintes géométriques en largeurs foncières et les longueurs de zones de ripages de voies sont étendues. Je suis également surpris que la suppression des passages à niveau sur ligne classique soit présentée comme une charge dont pourrait s'affranchir RFF en conservant ces dispositifs qui sont une

	survivance d'un autre temps. Construire la LGV parallèle ne dispenserait pas RFF et donc son successeur SNCF-RESEAU des travaux de maintenance, de modernisation et de ùodification pour répondre aux contraintes de ce siècle. Construire une LGV ne dispense pas de mettre la ligne actuelle à niveau car elle est la ligne du transport des voyageurs régionaux au quotidien. Outre la suppression des passages à niveau, des murs anti bruit devront trouver financement en zone urbaine. Le projet de modernisation par ses shunts est un projet cohérent car il permet de concentrer les investissements sur un seul itinéraire. Itinéraire praticable pour toutes ses variantes par tous types de trains classiques et par les TGV. En particulier au fret très bruyant et à tous les trains en période nocturne seraient dirigés sur les contournements de Castelsarrazin et Moissac, mais aussi de Port Sainte Marie. Au niveau de l'environnement, aucune référence n'est faite à la consommation qui n'est pas comparée entre un TGV roulant à 300 km/h et un TGV roulant sur ligne classique a vitesse plafonnée à 200 km/h. Un test avait été proposé entre Valence TGV et Aix en Provence TGV pour simuler en configuration réelle cette différence d'énergie appelée entre 200 et 300 km/h. Enfin sur cet aspect ,si RFF se retranche sur le principe que l'énergie et son acheminement sont de l'initiative du producteur d'énergie et de RTE, ils restent taisant et n'avancent aucun des moyens à envisager en implantation de lignes,électriques ou de nouvelle unité de production électrique. Sachant que les régions concernées ont des problèmes à délivrer les puissances demandées il devient évident qu'une unité de production sera nécessairement installée dans le périmètre de GPSO. Qu'en est t-il d'un tel projet qui ne concerne pas RFF mais le futur fournisseur d'énergie et de ses projets d'installer un générateur sur un barycentre qui pourrait être Captieux pour une alimentation déjà prévue en gaz par le réseau Pipeline de GSO ? En ce qui concerne l'exploitation ferroviaire elle même du dispositif GPSO et en évacuant les polémiques de volumes de trafics escomptés, pourquoi aucune simulation ne fait état de l'exploitation future et de ses équilibres ou déséquilibres financiers ? En effet la ligne classique peu chargée en fret et tributaire de péages TER qui sont forfaitisés et dont l'enveloppe est modeste, perdra les flux grandes lignes. Qui va donc abonder un entretient courant de la ligne classique et une exploitation volontairement affaiblie par détournement de son fonds de commerce grande lignes ? L'artifice actuel pour prétexter d'un trafic intense qui vise à faire transiter par Bordeaux , les trafics frets de Bayonne à Toulouse risque même à terme de par son coût d'éteindre ces trafics. Ce même artifice qui fait passer l'essentiel du fret destiné au POLT (Paris - Limoges - Orléans - Toulouse) par Bordeaux pourra subir également ce manque de rentabilité imposé par des kilomètres trains inutiles et passer à un mode plus efficace qu'est la route par l'A20. C'est dire toute la précarisation que va subir la ligne conventionnelle si GPSO est installé. Pendant ce même temps, la LGV devra être entretenue par les flux dont elle privera la ligne classique. Ces flux sont affaiblis par les mêmes raisons: Un allongement kilométrique à des prix LGV. En outre lors de toute mise en service d'une LGV, il a toujours été éteint le trafic parallèle sur voie classique pour les voyageurs à longue distance. Sur GPSO, le POLT ne pourra pas être éteint et il est l'alternative économique qui peut seule résister à terme à l'autocar et au covoiturage. Pourquoi une simulation en situation d'exploitation n'indique pas la

	couverture des comparatives des charges des trois systèmes: 1- Aujourd'hui 2- Avec le projet alternatif de voie classique rénovée 3- Avec construction de la LGV GPSO. Comment peut-on esquisser un prévisionnel d'exploitation et de plus sans s'assurer de la fréquentation du dispositif et bien plus grave: Du niveau tarifaire des billet qui sur Paris-Toulouse devront abonder les recettes de trois tronçons successifs de lignes nouvelles avec trois dispositifs de gestion bien différents? Comment ne pas avoir simulé ce prix et comparé à l'aérien qui fait des gains de productivité incessants alors que le TGV est un concept de machines de 1985 pour lesquelles la SNCF lors de ces commandes sembla payer au constructeur une prime de vétusté pour conserver des composants désuets déjà aujourd'hui et livrables jusqu'en 2018 sur les TGV Duplex. En corolaire, comment n'anticipe t-on pas la part de marché à déduire qui évite les déplacements inutiles par les nouvelles techniques de la communication. Enfin pour alimenter d'éventuels contradicteurs, il est a préciser que les temps spots des TGV drapeaux sur Paris - bordeaux - Toulouse de 3h07 sont une performance. Après analyse et extrapolation, il ressort que le temps de parcours moyen serait de 3h42. A comparer aux 3h en temps spot d'un Paris - Marseille et à sa moyenne quotidienne. Quand on sait que le point bascule est 2h30 entre aérien et TGV et qu'après 3h, l'avantage est incontestable en faveur de l'aérien, comment soutenir GPSO qui n'affiche le temps "baptisé temps déclic par le Président de Midi Pyrénées, que dans les documents épistolaires. Désolé pour ce message bien long, à mon goût de citoyen avertit. Bien à vous.
688	Envoyé le 24112014 Nom : aury Prénom : pierre Département de résidence : 40 Commune de résidence : saint jean de marsacq Lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint jean de marsacq AVIS : plusieurs etudes serieuses indiquent qu une simple amelioration de la voie existante donnerait les memes resultats qu une nouvelle voie en evitant bien sur l impact ecologique catastrophique de la construction d une nouvelle voie.
689	Envoyé le 24/11/2014 Nom : Giraudel Prénom : Josiane Département de résidence : 33 Commune de résidence : Andernos les Bains Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Le sud de Bordeaux, Gironde, Landes et les départements traversés par la ligne vers Toulouse

	Je suis fermement opposée à ce projet démesuré qui va encore grignoter la forêt et les zones naturelles humides, grandes pourvoyeuses de biodiversité et constituer deux barrages aux déplacements de la faune et de la flore, amener toujours plus de pollution et augmentera la propagation des plantes envahissantes. De plus, alors que nous sommes en crise, il s'avère que c'est un projet couteux qui n'a pas encore trouvé son financement mais dont on peut penser qu'il sera en partenariat public-privé, grevant encore plus les finances et la dette futures. Pourquoi un tel projet alors que des lignes existent, en particulier celle de Bordeaux Hendaye tout à fait apte à recevoir le passage du TTGV. On nous dit que c'est un arrangement entre régions: on veut bien vous aider mais on veut nous aussi une ligne (alors que nous en avons déjà une) Quelle gabegie! Et donc, pour aider Toulouse à se désenclaver on va créer une ligne qui va balafrer la forêt landaise sur 52 km, et tout ça pour gagner 11 minutes sur un Bordeaux Hendaye! Pas d'accord. Le jeu n'en vaut pas la chandelle. Que l'on désenclave Toulouse, oui, mais qu'on modifie la ligne existante, ça coutera certainement beaucoup moins cher. Pour Bordeaux vers Espagne, la ligne existe, il suffit de la consolider jusqu'à Bayonne, puisque de toute façon, les Pyrénées Atlantiques refusent la LGV. C'est sur cette ligne que les premiers essais des TGV ont été faits, il suffit de l'adapter, de plus c'est la route la plus courte. Le projet de LGV est inepte, démesuré, destructeur et couteux, je suis contre.
690	Envoyé le 24 Novembre 2014 Nom : Grasset Prénom : jean claude Département de résidence : 40 Commune de résidence : argelouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : traversée des landes AVIS : MAITRISONS NOTRE DEVENIR. CE PROJET EST : INUTILE ,DISPENDIEUX et DEVASTATEUR.... A force de toujours vouloir adapter l'espèce humaine aux changements provoqués par ses multiples activités : t'as vu notre planète ? Faisons face à ce monde que nous avons bouleversé en peu de temps, et évitons d'en remettre une nouvelle couche...ici, dans les landes, comme partout ailleurs.
691	Envoyé le 24/11/2014 Nom : LEVY Prénom : Gérard Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint CAPRAIS DE Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : Ce projet est illégitime : Depuis ces débats publics vieux d'il y a 9 et 8 ans, non seulement il n'a pas été tenu compte de l'avis majoritaire du public et des élus

	de terrain concernant l'absence de pertinence des choix proposés, mais encore, en raison de l'évolution de la conjoncture économique contredisant les prévisions exagérément optimistes de RFF, et compte tenu des offres de transport alternatives (autoroute A65, autoroute A63, aviation low-cost, covoiturage, etc...) qui se sont développées entre-temps, ces lignes nouvelles sont aujourd'hui encore moins justifiées qu'elles ne l'étaient hier. De plus, même si elles avaient été utiles, les tracés retenus qui font faire un détour par le site Natura 2000 de la vallée du Ciron pour aller de Bordeaux à Dax et de Paris à Toulouse, en balafrant notre territoire, sont carrément inacceptables. Ce projet est inutile : Les expertises indépendantes l'ont montré, on peut faire aussi bien pour moins cher avec des temps de parcours à peu près équivalents. Il existe déjà des lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax qui ne demandent qu'à être entretenues, sécurisées et modernisées. Il existe aussi une ligne historique Paris-Toulouse par Orléans et Limoges, mal entretenue, au point qu'il s'y est produit un déraillement meurtrier, à Brétigny, le 13 juillet 2013. Pour justifier les lignes nouvelles, le gain de temps pour les voyageurs pressés est sans cesse mis en avant, mais on ne compte jamais les pertes de temps des usagers pour rallier les gares nouvelles extérieures depuis les centres-villes ni celles des riverains qui devront faire des détours pour passer d'un côté à l'autre de la ligne... Dans l'analyse socio-économique, on ne compte pas non plus les pertes de valeur du foncier dans les zones impactées. Seul le gain de temps est chiffré. Ce projet est dévastateur : Le chantier de LGV au nord du département nous a montré qu'une emprise de LGV est encore plus importante qu'une emprise d'autoroute. Actuellement, il est prévu de prendre 140 m d'emprise en moyenne et d'impacter 4.830 hectares mais, sur Tours-Bordeaux, ce sont environ 16 hectares par kilomètre de ligne qui auront été sacrifiés, soit 160 m. Ce chantier a démontré aussi que les belles promesses faites par RFF avant l'enquête publique ne sont pas tenues. RFF s'est effacé au profit du concessionnaire non lié par les promesses des autres... Outre les atteintes irréversibles à la forêt et les multiples dégâts commis sur les sites naturels encore préservés, la ligne constituerait une coupure du territoire impossible à compenser. Ce projet est ruineux : Au moment où la dette de la France bat tous les records, où RFF peine à trouver les fonds nécessaires à l'entretien indispensable du réseau et où l'État cherche par tous les moyens à réduire ses dépenses, ce projet, qui s'adressera à une minorité fortunée d'usagers du rail, est estimé à 9,5 milliards d'euros.
692	Envoyé le 24112014 Nom : FRIGARA Prénom : Marie hélène Département de résidence : 33 Commune de résidence : PINEUILH

	Lieu concerné par vos observations (commune, département) : PRECHAC 33 AVIS : Nos vies sont souvent centrées sur le profit qui provoque alternativement l'avarice et le détachement envers l' humain; Ironiquement cette poursuite qui nous fait croire que nous serons plus heureux , riches, connus, nantis, que nous irons plus vite, nous rend malheureux, seul et nous aliène.
693	Envoyé le 24/11/2014 Nom : BRASQUET Prénom : Gérard Département de résidence : 92 Commune de résidence : Garches Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Garches AVIS : L'ensemble des éléments dont je dispose me fait fortement incliner vers une appréciation négative de ce projet :enquête CADE ,rapport sylviculteurs et plus simplement l'observation de bon sens du tracé de cette ligne qui n'a de sens que si elle relie finalement Bordeaux à Hendaye et au-delà à l'Espagne : sauf à l'enterrer sur des dizaines de kms – à quel prix et avec quels problèmes techniques et écologiques nouveaux ? - on de heurtera par exemple alors du côté de Labenne à un goulet territorial très étroit et fragile (à proximité immédiate des marais d'Orx) ; or cette bande de territoire est déjà extrêmement sollicitée (A 63, D 10,chemin de fer existant pour les vitesses normales,etc…) . De plus,les récentes observations répétées de la Cour des Comptes,développées par un numéro récent du journal Les Echos montrent bien que les TGV/LGV ,malgré leurs tarifs élevés (résident en partie dans les Landes, j'en suis un utilisateur fréquent , volens nolens …) ,ne sont pas rentables ;à la rigueur pourraient-ils peut-être le devenir en supprimant la majorité des arrêts existants ou prévus (type Dax ….), ce qui n'est pas prévu dans les cahiers des charges et braqueraient les collectivités locales associées au financement . .Egalement utilisateurs des TER,Transilien et Intercités, je recommande des investissements lourds dans ces domaines ,aujourd'hui plutôt dangereusement à l'abandon plutôt que des investissements massifs (à coup de 9 ou 10 millairds EURdans les hypothèses les plus modérées et optimistes) dans ces projets de LGV :les LGV en Europe me paraissent de plus être des buttes-témoins d'une époque à jamais révolue,celle des trente glorieuses …Aujourd'hui l'argent public se fait rare et …construirait-on encore un Concorde ?
694	Envoyé le 24/11/2014 Nom : avataneo Prénom : hubert Département de résidence : 40 Commune de résidence : vieux boucau Lieu concerné par vos observations (commune, département) : dax AVIS : Ce projet avec ses trois branches est indispensable au développement des communications entre l'aquitaine, les régions du nord et Midi-Pyrénées. Au delà c'est un lien entre atlantique, méditerranée et les pays

	d'Europe du nord. C'est pourquoi il est urgent de le réaliser .
695	Envoyé le 24/11/2014 Nom : avataneo Prénom : antoinette Département de résidence : 40 Commune de résidence : leon Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gare de dax AVIS : Cette ligne me permettra de retrouver plus facilement ma famille située dans la région de Montauban et en particulier m'évitera de passer obligatoirement par Bordeaux pour faire le trajet. De plus le trajet sera beaucoup plus court. Je suis particulièrement en attente de sa réalisation au plus tôt.
696	Envoyé le 24112014 Nom : Lalaude Prénom : Damien Département de résidence : 64 Commune de résidence : Pau Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde, landes, lot et garonne, haute garonne AVIS : Les nouvelles lignes à grande vitesse ne sont absolument pas d'utilité publique. Elles ont un coût démesuré (plusieurs milliards d'euro), ont une durée de vie inconnue (quid de la capacité à produire de l'électricité en telle quantité dans le futur, le nucléaire n'étant ni renouvelable, ni sans risque en matière de contaminations radio-actives, notamment via les déchets) et polluent très significativement le paysage et les habitants à proximité du tracé. Je souhaite vivement que ces 2 projets soient abandonnés.
697	Envoyé le 24.11.2014 Nom : GUIGNARD Prénom : FRANCOIS Département de résidence : 33 Commune de résidence : BARSAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BARSAC, SAUTERNES (GIRONDE) AVIS : Étant vigneron dans l'appellation Sauternes et Barsac, je me prononce fermement contre la construction des deux lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax . En effet, le tracé décidé par R.F.F coupe le Ciron en trois endroits (ainsi que 30 de ses affluents), traverse son bassin versant sur plus de 100km, endigue les eaux, détruit 40 zones humides. L'alimentation et la température des eaux du Ciron en seraient donc gravement impactées. Notre économie à Sauternes est basée sur l'apparition des brouillards automnaux dus à la confluence des eaux fraîches du Ciron et plus chaude de la Garonne : c'est ainsi que le Botrytis cinerea (champignon de la pourriture noble indispensable à l'élaboration des vins de Sauternes et Barsac) se développe. Ce climat particulier et son influence ne sont plus à démontrer, 500 ans de recul nous l'attestent. D'ailleurs, ce mécanisme écologique est la base du lien au terroir inscrit dans les cahiers des charges de nos AOC, validé

	par le Ministère de l'Agriculture et par la Communauté Européenne. Ce tracé met donc en péril un vignoble de renommée mondiale, et avec lui toute une région ! Alors même que R.F.F n'a effectué aucune étude d'impact sur cette zone, la construction de cette ligne risque de faire disparaître des appellations uniques au monde, aux productions jamais égalées, à la culture séculaire. Ces appellations prestigieuses font vivre toute la région et bien au-delà par leurs activités économiques directes et indirectes, y compris une activité œnotouristique en pleine croissance. Sauternes et Barsac sans la viticulture, la viticulture sans Sauternes et Barsac, c'est impensable ! C'est pourquoi, je m'oppose formellement à ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. FRANÇOIS GUIGNARD
698	Envoyé le 24112014 Nom : LASSERRE Prénom : Jean-Pierre Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint Morillon Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Morillon AVIS : Moi, je remarque tous les jours que le réseau secondaire est en délabrement complet. Il y a même des locos qui tombent en panne du fait de leurs réservoir d'huile qui explose ou se troue (dans le Médoc), c'est dire si la maintenance est suivie. S'en suit un remorquage à trente à l'heure par une autre loco aussi délabrée: grâce à qui ? Au TGV qui bouffe tout le budget de la SNCF !! Qui paie ? Mes zigues et 2 fois en plus : par mes impôts, et par le PPP, ça c'est une trouvaille qu'elle est fameuse, tellement fameuse que ce PPP est institutionnalisé. Et tout ça pour quoi ? Pour gagner 1/4 h entre Bordeaux et Toulouse, et surtout pour augmenter la soit disant dette, et entendre conclure que NOUS vivons au dessus de nos moyens. C'est une honte. Et je ne parle pas de l'A65 voulue par Juppé et Rousset qui permet d'engraisser les concessionnaires pendant 50 ans, et quoi de plus ? D'augmenter encore la dette bien sûr. Comme disait un certain parlementaire UMP dans un certain documentaire récent je cite: " C'est pas foutu de gérer un parti, et ça veut gérer la France !!! ". Lui, il a tout compris. Et ça ose faire des remontrances à des pays qu'il qualifient de "Républiques bananières" ! Voilà où on en est maintenant, et comme on n'a plus de sous avec ces dépenses aussi pharaoniques qu'inutiles, qui qui doit se serrer la ceinture : les salariés, les retraités dont il est question de geler les revenus pendant 3 ans. Alors vous savez, ces dizaines de miliards d'euros pour que je puisse aller à Toulouse alors que je peux déjà y aller, c'est carrément Kafkaïen ! J'arrête là, je sens que je suis en train (non pas le TGV) de m'énerver !

699	Envoyé le 24/11/2014 Nom :! MATTIO Prénom : MARIE-CLAIRE Département de résidence : 82 Commune de résidence : MONTAUBAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : MONTAUBAN TARN ET GARONNE 82 AVIS : Après consultation des travaux prévus pour la LGV, j'ai constaté qu'une partie du terrain où est située ma maison est impacté. J'aimerai connaître la nature exacte de ses travaux qui se situent au niveau de l'ancienne voix ferrée, la superficie impactée et s'il est prévu un mur anti bruit ? Je vous précise les deux parcelles concernées : lieu dit Ruelle section HS N° 187 section HS N° 61 Je vous précise que j'ai déposé un courrier à la mairie de MONTAUBAN le 22/10/2014 ainsi que deux annotations sur un registre prévu à cet effet et qu'a ce jour je n'ai toujours aucune réponse. Cordialement Marie claire MATTIO 1391 Chemin de Gimbelet Verlhaguet 82000 MONTAUBAN 06 77 09 15 81 05 63 02 92 42 marieclairemattio@hotmail.com
700	Envoyé le 24112014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence :- Lieu concerné par vos observations (commune, département) :- AVIS : Je suis opposé aux projets de LGV Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse pour les raisons suivantes: - un projet dont la rentabilité économique est incertaine. A l'heure où le tout LGV est pointé du doigt par les rapports de la Cour des comptes et où les finances publiques sont plus que jamais à utiliser à bon escient, l'intérêt économique d'une ligne entre Bordeaux et Dax (seulement Sous-Préfecture des Landes) interroge. Quel est le profil des futurs utilisateurs de cette ligne : utilisateurs occasionnels (touristes) ou utilisateurs réguliers (déplacements domicile-travail) ? Est-ce que les flux actuels et à venir entre ces deux agglomérations nécessitent la mise en place d'une nouvelle LGV? Où est l'intérêt général dans la réalisation de cet infrastructure permettant de gagner seulement quelques minutes par rapport à un déplacement automobile bien moins onéreux ? Enfin, au sujet de la ligne entre Bordeaux et Toulouse, il me semble que les modes de déplacements actuels que sont l'automobile et le TER, couplés aux prix fluctuants et parfois très élevés d'un billet TGV, sont en mesure de concurrencer de manière importante la future

	LGV. Le tout dans une logique où le gain de temps est de plus en remis en cause par les modes de consommation. - un projet aux impacts environnementaux conséquents. Alors que les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux doivent tous s'engager à réduire la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers, le GPSO apparaît très impactant à ce sujet puisque son emprise s'étend sur le vignoble girondin, puis sur la forêt landaise et ses exploitations agricoles! Par ailleurs, en créant une rupture écologique au cœur du massif landais et bien que pris en compte dans le SRCE Aquitaine, le GPSO n'apparaît pas en cohérence avec les logiques de TVB actuelles. Nombre de documents d'urbanisme risque de rencontrer de réelles difficultés lors de la mise en place de TVB à leur échelle. A ce titre, je m'interroge sur le contenu de l'étude Natura 2000 et sur l'absence de mesures significatives sur les 8 sites directement touchés: quid des travaux de mise en oeuvre des LGV ? - quelle est la garantie que, une fois les lignes en état de fonctionner, ces LGV ne seront pas rendues aussitôt obsolètes par les évolutions technologiques à venir? - quelle est la garantie qu'un projet déclaré d'utilité publique aujourd'hui le sera toujours dans une vingtaine d'années, horizon auquel les LGV devraient être opérationnels ? - enfin ces LGV semblent compromettre l'avenir des territoires ruraux, victimes de l'effet tunnel de telles infrastructures et destinés à devenir de plus en plus des simples cités dortoirs alors que l'emploi est amené à être de plus en plus concentré au sein des agglomérations et notamment au sein de la métropole bordelaise.
701	Envoyé le 24112014 Nom : Vecchi Prénom : Émilie Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse - Bordeaux - Paris AVIS : Paris - Toulouse : 3h10. En train. Je crois sincèrement que tout est dit. Il y a quelques années, la nouvelle d'une liaison expres entre Marseille et la capitale m'avait, nous avait un peu ému. Et un peu aussi serré le cœur. Comment nous sentir vraiment français à Toulouse quand depuis des années, des décennies nous voyons le train du progrès passer loin de notre région, nous cantonner un peu plus encore dans un régionnalisme aigri, un repli sur soi. Une ignorance. Et nous n'ignorons pas où cela peut mener. Il est temps. Il est même urgent de voir les régions du Nord, de l'Ouest et de l'Est se rapprocher de la notre. La génération actuelle aurait à n'en pas douter un autre visage si ces voyages avaient été possibles. Le devenir de nos enfants, mais avant cela le visage de nos vies, de nos commerces, de nos entreprises dépend de l'ouverture et de notre horizon sur la France. Ailleurs il y a Thalys, Eurostar, Paris-Marseille et tant d'autres projets auquels nous espérerions tant être liés. Il y a en outre dans ce prohjet, une i dée de respect de l'environnement qui sied particulièrement à l'idée que nous nous faisons du développement peut-être encore d'avantage en Province. Le développement urbain, humain ne peut se faire qu'en dehors de l'utilisation d'énergies fossiles. Partageons les fruits de demain, avant d'être européens, nous sommes Français. Soyons le pleinement.

702	Envoyé le 24112014 Nom : Moura Prénom : Didier Département de résidence : 64 Commune de résidence : Jurancon Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pau AVIS : Madame, Monsieur, Surpris par le caractère discriminatoire des projets de liaison ferroviaire moderne concernant notre agglomération paloise et plus largement la partie béarnaise de notre département, mais également la Bigorre dans le département voisin des Hautes Pyrénées, je vous exprime ma déception et mon mécontentement majeurs. Comment des décideurs soucieux de l'intérêt public, de l'égalité de chances des citoyens et des entreprises et collectivités locales, du maillage correct des territoires de notre pays peuvent-ils envisager un projet aussi incomplet et durablement dommageable ? Notre population tant urbaine que rurale verrait alors se fermer un vecteur essentiel de communication avec le reste de la France et partant de l'Europe, au niveau des flux entrants et sortants tant des personnes que des produits, services et rencontres. L'expertise financière et technocratique ne peut, même en période de crise, conclure à un tel enclavement et occulter le jugement et la responsabilité déléguée de nos responsables administratifs et politiques. Merci pour votre attention Didier Moura
703	Envoyé le 24112014 Nom : Rious Prénom : Bernard Département de résidence : 50 Commune de résidence : Xaintrailles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ligne Bordeaux Toulouse AVIS : 1- L'endettement causé par ce projet n'est pas acceptable . D'un côté, il est demandé aux collectivités de réaliser des économies importantes sur l'avenir proche. De l'autre, on s'engage dans des dépenses inconsidérées. J'appelle cela du n'importe quoi. Cette gestion des finances publiques déplorable ne peut que retomber sur le contribuable que je suis. Nous avons suffisamment de difficultés aujourd'hui, et une pression fiscale supplémentaire n'est pas tolérable. 2- Amoureux et défenseur de la forêt et de sa faune depuis toujours, je ne puis me réjouir du massacre avenir et des nuisances qui en découleront. 3- Tout cela pour faire gagner quelques minutes à très peu de pourcentage de la population. Et quand tous les trains existants affichent des retards gênant un bien plus grand nombre de voyageurs. Sans parler de la façon peu honnête et objective du choix de l'itinéraire. Intérêts personnels de personnes haut placées, etc...

	4- En conclusion, en cette période de crise, difficile pour tous, le moment n'est pas le meilleur pour envisager un tel projet.
704	Envoyé le 24/11/2014 Nom : HERNNDEZ Prénom : Catherine Département de résidence : 33 Commune de résidence : Cudos Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : je souhaite dire à quel point ce projet est un non sens, un scandale et une honte. Comment le gouvernement peut il chercher des économies partout et augmenter les impôts et taxes et d'un autre côté envisager une dépense inutile de plus de 20 milliards? je suis contre ce projet j'espère que des gens sensés pourront empêcher qu'il se réalise et que les gens décisionnaires qui aujourd'hui ne tiennent compte que de leur motivation personnelle se réveilleront et prendront conscience de l'erreur qu'ils commettraient en laissant faire.
705	Envoyé le 24/11/2014 Nom : LACANETTE Prénom : Michel Département de résidence : 64 Commune de résidence : OLORON Ste Marie Lieu concerné par vos observations (commune, département) : L' ensemble des tracés GPSO AVIS : Le projet de nouvelle ligne à grande vitesse GPSO est un projet contre-productif dénoncé par la Cour des Compte. Il ne permettra de faire gagner que quelques minutes sur ces différents trajets, alors qu'une optimisation et modernisation du réseau existant aurait suffit à combler ce déficit d'utilisation. Ce projet est ruineux pour les comptes publics (Etat et collectivités territoriales) et va aggraver les déficits publics ainsi que la dette abyssale de la SNCF. Ce projet est destructeur d'environnement, dans la mesure où il va encore entraîner la suppression de nouvelles surfaces agricoles indispensable à notre production locale et à notre souveraineté alimentaire. La destruction irréversible de zones humides protégées, riches en biodiversité et en biomasse.De nouvelles sources de nuisances pour les riverains et des expropriations toujours dramatiques sur le plan humain. L'utilité sociale d'une telle infrastructure pour les usagers des transports n'a jamais été démontrée, alors que la grande majorité des usagers quotidiens des transports ferroviaires est soumise aux retards, à l'inconfort et à la fermeture de nombreuses dessertes et gares. L'argent investi dans le projet GPSO serait bien plus utile dans d'autres domaines sociaux: école, hôpitaux, amélioration énergétique de l'habitat, recherche pour les économies d'énergies... mais également dans la rénovation du réseau existant laissé pendant des années en jachère.Ce projet nous éloigne des véritables mesures en faveur de la Transition énergétique et d'une politique des transports qui réponde à l'intérêt général des citoyens. Je m'oppose à un projet qui ne satisfait que les appétits des grands groupes du BTP

	français, des grands investisseurs seuls bénéficiaires des profits de cette entreprise et les élus locaux soucieux de leur image de grandeur à travers des projets mégalomaniaques, sur lesquels les populations civiles n'ont jamais été démocratiquement consultées, ni fait l'objet de débats préalables. Non aux projets Bordeaux/ Toulouse et Bordeaux/ Dax. Oui à la modernisation du réseau existant.
706	Envoyé le 24/11/2014 Nom : Seghrouchni Prénom : Omar Département de résidence : 33 Commune de résidence : Arigues prés Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Captieux AVIS : Bonjour, La LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espace auraient des impacts : - environnementaux avec le territoire du Parc Naturel des Landes de Gascogne - d'architecture des voix et réseaux avec la superposition avec une infrastructure routière déjà existante, à savoir l'A65, qui plus est déjà en sous-exploitation - mais surtout humains compte tenu des effets sonores, pertes d'exploitation, fermetures d'entreprises de scierie, ... Conséquences du triangle ferroviaire qui découlerait du tracé de la LGV tel qu'actuellement envisagé, ces impacts seraient sans précédents pour le territoire du Sud Gironde et de la commune de Captieux. De plus, économiquement et en terme d'ingénierie, ce tracé est non sens, compte tenu : - des couts et de l'absence de certitude quant à la rentabilité de l'exploitation (quelles études de rentabilité économique ?) - de l'insuffisance de l'exploitation des lignes déjà existantes - de la liaison plus rapide qui serait celle d'un tracé entre la ville de Bordeaux vers la ville de Toulouse et entre la ville de Bordeaux vers l'Espace En conséquence, compte tenu des raisons objectives invoquées, je demande le retrait de ce projet et la mise en place d'une étude européenne comparative en termes de couts / avantages / potentiels / risques, basée sur les hypothèses suivantes : 1. la mise en place d'une liaison LGV entre, d'une part Bordeaux et Toulouse, et d'autre part Bordeaux et l'Espace 2. la remise en état et l'amélioration des infrastructures ferroviaires déjà existantes Cette analyse, confiée à une agence indépendante, que ce soit des pouvoirs publics, du lobby ferroviaire, devant prendre en compte, entre autre, les critères d'évaluation suivants : - couts financiers - nombre prévisionnel de voyageurs - modèle d'exploitation (régie, dsp, ..) - le temps de transport "gagné" - le gain économique de ce temps de transport "gagné" - la mise en place d'une automatisation du fret par rail Merci.

OBSERVATIONS DU PUBLIC FORMULEES DU 25 AU 30 NOVEMBRE 2014

Projet lignes nouvelles Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax

Numéro	Courriel
707	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : layre cassou Prénom : jean pierre Département de résidence : 33 commune de résidence : cenon lieu concerné par vos observations (commune, département) : dax AVIS : voyageant souvent au pays basque mais surtout en Espagne et plus exactement à Madrid, im me semble que le projet initial de ligne LGV vers le sud et pour relier l'Espagne ne doit pas être abandonné car elle correspond à un réel besoin d'un grand nombre de personnes. Résidant à Bordeaux nous serions au centre avec cette ligne d'un axe Paris/Madrid. il est donc indispensable qu'elle se réalise. Faudrait il abandonner aussi tout ce que la SNCF a misé sur et développé depuis plus de 30 ans?
708	Envoyé le : 25/11/22014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : j'exprime ici une opinion très défavorable à ce projet car : *il va impacter de nombreuses zones rurales , écologiques ou viticoles ; *il se place dans un contexte économique contraint et difficile et son financement va peser sur les collectivités locales, que nous finançons par l'impôt; *il poursuit une logique du "toujours plus vite" qui s'inscrit dans une spirale sans fin... Je pense que toutes les conditions sont réunies pour marquer une vraie pause technique, fiscale et sociétale car aucune avancée technologique majeure ne semble justifier son existence...
709	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : COUDERT Prénom : Pierre Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Bonjour, C'est avec une grande satisfaction que j'attends la réalisation de ce projet. Celui ci permettra de faciliter nos déplacements dans le sud ouest, de manière plus rapide, plus écologique et en améliorant notre sécurité. Vue la conjoncture économique actuelle, il serait d'ailleurs

	appréciable d'anticiper au plus ces travaux qui créeront inévitablement de l'emploi et de l'activité dans notre région.
710	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde/lot et garonne AVIS : j'exprime une opinion défavorable à ce projet car il me parait être trop dispendieux en rapport aux capacités financières actuelles de l'ETAT et des collectivités . De plus il va détruire de nombreuses zones agricoles, viticoles, forestières et impacter des zones NATURA 2000! pour un gain de temps qui ne me semble pas être suffisant en regard aux nuisances apportées. Je ne me reconnais pas dans cette course sans fin à une technique trop destructrice de valeurs territoriales(agricoles, viticoles, habitat ect..) pour un bénéfice sociétale ridicule!
711	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : rivaletto Prénom : lucie Département de résidence : 33 commune de résidence : st médard d'eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : st medard d'eyrans Gironde AVIS : J'ai 20 ans. J'aime mon village. Je lui VOIS un bel avenir. N'y a-t-il pas d'autres priorités actuellement dans notre société ? Dépenser des milliards d'Euros pour satisfaire quelques personnes ou quelques entreprises, pour un gain avoisinant les 15 minutes entre Bordeaux et Toulouse est-ce raisonnable ? Dépenser des milliards d'Euros pour construire une infrastructure qui ne sera jamais rentable et qui sera même un gouffre financier comme l'est la nouvelle autoroute A64, est-ce raisonnable ? La Cour des Comptes indique même cette infaisabilité financière dans son dernier rapport , y aller contre est-ce raisonnable ? La seule certitude aujourd'hui est la destruction immobilière et humaine que ce projet créera, est-ce raisonnable ? Il n'y aura pas d'aide des instances Européennes le projet devant s'arrêter du côté de Dax. Les nuisances environnementales seront terribles et irréversibles. Est-ce raisonnable ? J'ai 20 ans. J'aime mon village. Je lui DOIS un bel avenir
712	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : LAPARRE Prénom : Jean Claude Département de résidence : 82 commune de résidence : MONTAUBAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : MONTAUBAN - Tarn et Garonne AVIS : 1) Près de 4000hectares de terres agricoles supprimés 2) Quel temps gagné ? Impossible d'aller en 3h10 de Toulouse à Paris, si arrêt à Montauban et/ou Agen. Toulouse - Bordeaux,

	distance courte n'est pas pertinent en TGV. La Grande Vitesse n'est pertinente que sur grandes distances seulement.(freinage, puis relancer le train si arrêts fréquents) 3) De Toulouse est-il souhaitable de passer par Bordeaux pour aller à Paris ? Prévilégier le chemin le plus court pour ne pas augmenter les factures (énergétique entre autres factures); Donc favoriser la ligne Toulouse-Limoges- Orléans-Paris, existante et porter son effort financier sur cette ligne en la rénovant.Ne pas laisser dépérir cette ligne qui est de grande utilité en desservantCaussade,Cahors,Souillac,Gourdon...etc...etc. Toulouse-Bordeaux- Paris, environ 850km et Toulouse-Limoges- Orléans-Paris environ 670km !!! 4) A ce jour nombreuses gares entre Toulouse et Bordeaux (10 environ). Avec la LGV, combien en restera-t-il ? Montauban ? Agen ? Et combien d'arrêts journaliers dans ces gares ? Certainement beaucoup moins d'arrêts qu'à ce jour.... 5) Les coûts annoncés ne sont pas maitrisés et sont en constante augmentation : en 2005 : 2,9 milliards d'euros, en 2008: 4,9 milliards, en 2011: 7,8 milliards soit en 6 ans une augmentation de 169% !!! Or une rénovation de Toulouse-Bordeaux ne dépasserait pas 2 milliards (Etude Claraco), comprenant - entre autre- la suppression de 54 passages à niveau, la reprise de courbes, le doublement de certaines voies, l'aménagement des gares de Montauban et d'Agen, et la remise aux normes de la signalisation. Enfin le contribuable va devoir régler l'addition par l'intermédiaire des conseils généraux et régionaux alors que cela n'est pas de leur compétences.Pour ces 5 raisons je suis contre ce gaspillage financier pour la LGV Toulouse-Bordeaux, qui ne servira pas l'intérêt de tous, mais de quelques prévilégiés pouvant se payer le voyage en TGV.
713	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : Société Archeologique du Brulhois Prénom : Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : Layrac Lot et Garonne AVIS : J'interviens dans ce dossier en tant que secrétaire de la Société archéologique du Brulhois , association selon la loi de 1901 déclarée en Préfecture de Lot et Garonne . La commune de Layrac possède plusieurs sites archéologiques répertoriés dont plusieurs risquent d'être concernés par l'installation de la LGV . Nous tenons à attirer votre attention en particulier sur le « Fort des Pescayres » signalé pour la première fois semble-t-il dans l'ouvrage de l'abbé Dubourg : Monographie ou histoire du prieuré et de la ville de Layrac (p1 et 2 , édition 1897) . Il y indique en particulier que les Normands, au cours de leurs incursions en Aquitaine, « établirent un poste de repaire à l'embouchure du Gers et de la Garonne en un lieu appelé aujourd'hui le fort des Pescayres . La position était on ne peut mieux choisie. La Garonne forme là un angle droit et , de ce poste fortifié, au pied duquel le Gers se jette dans la Garonne, les Normands commandaient à Agen qui n'est qu'à 6km.Et aucune barque ne pouvait y descendre ni remonter du coté de Toulouse sans tomber sous leur rapacité ». Ce « refuge » du Fort apparait également dans la Carte archéologique de la Gaule : Le lot et Garonne par Brieux Fages , 1995 p.220) ainsi que p.17 de Aquitania 1990 , supplément 4 (actes du colloque sur les sites défensifs et sites fortifiés au Moyen Age

	entre Loire et Pyrénées). Ce fort est situé sur la rive gauche du Gers juste en amont du confluent avec la Garonne, entre l'autoroute et le Gers à hauteur de son croisement avec la N21, quelques centaines de mètres en amont du « port » sur le Gers. Cette zone présente donc un intérêt archéologique évident La « motte « sur laquelle le fort était bâti est encore visible malgré une végétation abondante. D'autres ouvrages ont sans doute existé entre cette motte et la rivière. Seules des fouilles permettraient de les identifier. Aucune n'a pu être réalisée jusqu'à ce jour compte tenu du relief accidenté qui implique la mise en œuvre de moyens importants. Nous tenons a attirer l'attention sur la nécessité des réaliser des fouilles préventives sur ce site relativement unique si le chantier la LGV devait passer à cet endroit ou si les travaux devaient concerner cette zone. Roger Ben Aïm Secrétaire de la Société archéologique du Brulhois .
714	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : Lafourcade Prénom : Francis Département de résidence : 33 commune de résidence : ARCACHON lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux et alentours AVIS : La facilité des échanges entre métropoles et villes par des lignes à grande vitesse est source de créations de richesses et de découvertes. Elles favorisent aussi le désenclavement de certaines villes et contribuent à donner de l'attrait aux territoires. Le maillage entre Bordeaux Toulouse et Dax doit rester une priorité.
715	Envoyé le :24/11/2014 Nom : Mantoy Prénom : Séverine Département de résidence : 47 commune de résidence : Casteljaloux lieu concerné par vos observations (commune, département) : lot et Garonne AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête GPSO-LN Messieurs les commissaires enquêteurs Sur la LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax A coup de communication, à coût de communication, RFF veut nous faire croire à l'utilité publique de ce projet. A l'opposé, je veux saluer l'immense travail des associations qui, avec leurs petits moyens, ont procédé avec rigueur et objectivité au décryptage des arguments avancés par RFF, aboutissant à l'inutilité d'un ligne nouvelle grâce à l'alternative réaliste d'aménager la ligne existante. Citoyens groupés en associations et en coordinations, nous avons étudié des dossiers, consulté, payé des experts, des avocats, provoqué de nombreuses réunions publiques d'information auxquels RFF a refusé de venir débattre, manifesté publiquement notre proposition

	d'aménager la ligne existante et notre opposition à une ligne nouvelle. Cela fait plusieurs années que nous ne sommes pas écoutés, aussi l'enquête d'utilité publique est le moment pour nous d'espérer un arbitrage neutre impartial et réaliste. JMJK3 Je voudrais ajouter un mot pour nos amis toulousains. Je comprend la nécessité de rejoindre Paris au plus vite, mais le TGV peut très bien passer sur la ligne existante aménagée sans saccager les départements traversés par une ligne nouvelle. Et si vous vous battiez pour aménager la ligne directe POLT actuellement sacrifiée ? Fait à Casteljaloux le 24 novembre 2014 Séverine Mantoy 47700 Casteljaloux
716	Envoyé le : 25/11/14 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : herm lieu concerné par vos observations (commune, département) : sud ouest AVIS : Qu'est ce qui justifie une tel projet? La population est contre et l'élite s'en moque!! Le lobbying des grandes entreprises a encore bien fonctionné pour réaliser un projet comme la LGV!! non à un projet aussi coûteux alors que notre dette nationale est abbatiale non à un projet destructeur d'espaces agricoles et naturels non à un projet dont l'emprise et la largeur sont supérieur à une autoroute non à un projet qui transportera que certains nanties qui auront les moyens de se payer le billet et oui à la rénovation des lignes existantes (sncf,ter) cdt,
717	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : tovo Prénom : jean marie Département de résidence : 47 commune de résidence : 47220 lieu concerné par vos observations (commune, département) : agglomération d'Agen AVIS : les nouvelles infrastructures sont essentielles pour le développement économique. La ligne LGV Bordeaux Toulouse fait parti des axes ferroviaires appeler à évoluer et complètera le maillage du territoire national en espérant une liaison avec l'axe méditerranéen. Cependant la concertation avec les territoires traversés et sa population doit demeurer à l'esprit des décideurs. Il faut privilégier le débat et respecter au plus près les attentes des personnes directement impactées. Les indemnisations doivent prendre en compte la valeur des biens mais aussi le préjudice moral.

718	Envoyé le :25/11/2014 Nom : tovo Prénom : jean marie Département de résidence : 47 commune de résidence : 47220 lieu concerné par vos observations (commune, département) : agglomération d'Agen AVIS : les nouvelles infrastructures sont essentielles pour le développement économique. La ligne LGV Bordeaux Toulouse fait parti des axes ferroviaires appeler à évoluer et complètera le maillage du territoire national en espérant une liaison avec l'axe méditerranéen. Cependant la concertation avec les territoires traversés et sa population doit demeurer à l'esprit des décideurs. Il faut privilégier le débat et respecter au plus près les attentes des personnes directement impactées. Les indemnisations doivent prendre en compte la valeur des biens mais aussi le préjudice moral.
719	Envoyé le :25/11/2014 Nom : Rivaletto Prénom : Yves Département de résidence : 33 commune de résidence : St Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Médard d'Eyrans Gironde AVIS : Bonjour L'argent est le nerf de la guerre. La Cour des Comptes, dans son dernier rapport indique l'infaisabilité financière de ce projet. Nos "responsables", les "décideurs" devraient tenir compte de cet avis et permettre à la France de se relever, de faire baisser le chomage et la misère. Les travaux vont s'arrêter à Dax. Demande t-on à Ibrahimovic, joueur du PSG payé 20 millions par an, de ne jamais venir jouer dans les 30 derniers mètres adverses ? Ca serait de l'argent jeté par la fenêtre et nous ne pouvons pas nous le permettre.Et l'arrêt des travaux à la hauteur de Dax ne nous permettraient pas d'obtenir les aides Européennes. Il y a aussi la possibilité de faire travailler les gens sur les chantiers la nuit. Des années de nuits blanches, de stress causé par le bruit, de gêne occasionnée par la poussière. Tout ça pour 15 minutes gagnées sur le trajet Bordeaux Toulouse. Pourquoi ne pas refaire tout simplement les voies actuelles, améliorer le service clie nts de la SNFC et nous permettre de ne plus rouler dans des tas de ruines ? Combien de nuisances irréversibles tant sur le plan humain qu'environnemental ? Combien de familles déchirées, séparées ? Augmentation de la précarité, du chômage. Quel avenir pour St Médard d'Eyrans, pour toutes ces villes et villages touchés, coupés en deux. Quid de la maison payée toute une vie durant et que l'on veut mettre en vente pour s'offrir une retraite "normale". Nos biens ne vaudront plus rien. Et nous en souffriront, autant que nos enfants et petits enfants. Messieurs l'arge,nt peut et doit être utilisé à d'autres fins, réfléchissez y ! Je suis bien entendu, farouchement opposé à la construction des LGV Bordeaux / Toulouse-Dax.

720	Envoyé le :25/11/ 2014 Nom : PIZZAMIGLIA Prénom MME Département de résidence : - commune de résidence : ST ANDRE DE CUBZAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : ST ANDRE DE CUBZAC AVIS : le projet GPSO est un bien pour l'économie de nos régions - la liaison avec Toulouse en une heure facilitera nos échanges avec cette région l'interêt d'une liaison rapide avec l'Espagne est encore plus grand il faut également tenir compte des travaux faits en Espagne avec le Y Basque un retrait de notre part serait un geste négatif des lignes seront libérées pour le fret ferroviaire ces travaux vont générer du travail pour beaucoup d'entreprises et des créations d'emplois je ne vois que des avantages à ce grand projet
721	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : CATHALA Prénom : Philippe Département de résidence : 33 commune de résidence : TABANAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : Rive gauche de la Garonne AVIS : Bonjour, Etant moi même producteur de vin de Bordeaux sur la rive droite de la Garonne en essayant de pérenniser une tradition viticole familiale existant depuis 2 siècles sur mon domaine; Je ne peux qu'être solidaire des vignerons des Graves et du Sauternais comme des communes et petites régions qui les prolongent vers Toulouse pour vous signifier que je suis contre cette LGV Bx-Toulouse. En détruisant tant d'hectares de vignobles mais aussi de forêts et de landes en zones humides particulièrement tout autour de Bernos-Beaulac, qui permettent d'alimenter le Ciron si cher à l'élaboration des vins liquoreux de Bordeaux, vous risquez d'anéantir toute l'économie d'une région pour d'anonymes empressés. ''Dans la vie un tient vaut mieux que deux tu l'auras'' De plus la LGV Tours-BX est confirmée déficitaire pour des années voir des décennies, ne pas abandonner la suite vers Toulouse est donc socialement criminel. Ayant été déjà échaudé par ce genre d'enquête publique, sans suite et inutile mais se voulant en toute Démocratie Participative, j' imprime ce texte qui sera acté et déposé chez un huissier pour tous recours Français et Européens. PhC.
722	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : le ray Prénom : pascale Département de résidence : 33 commune de résidence : uzeste lieu concerné par vos observations (commune, département) : -

	AVIS : projet inutile coûteux dévastateur .Je suis contre ce projet !
723	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : DEDIEU Prénom : FRANCOISE Département de résidence : 33 commune de résidence : LEOGNAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : je suis contre ce projet pharaonique dans une époque où 8 millions de nos concitoyens sont considérés comme pauvres. Pour faire gagner quelques minutes à 8% seulement des voyageurs du rail, on nous propose un projet à 9 milliards d'euros, une inconnue pour le financement, un impact dévastateur pour l'environnement avec des années de chantier et une valse de camions insensée. Je préfère que l'on améliore les voies existantes en utilisant un tracé déjà réalisé. Françoise DEDIEU
724	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : cudos lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : Encore un projet couteux qui va lui aussi détruire l'écosystème de notre région encore un peu protégée.Pour quoi faire ?pour aller toujours plus vite , Mais quand va t'on comprendre que ce n'est pas la vitesse qui améliorera notre qualité de vie ? Tout ceci n'est qu'une histoire de gros sous que quelques personnes payées à soi disant réfléchir et quelques élus voulant rentrer dans la postérité (au minimum si ce n'est pour quelques avantages personnels !!!) veulent imposer à la population qui est souvent plus sencée qu'eux car vivant sur le terrain L'exemple criant de l'autoroute desservant Pau prouve bien que la solution des voies existantes serait sûrement la plus adaptée et la moins couteuse Je dis STOP au décisions aléatoires prises par des gens qui sous prétexte de la situation économique veulent imposer des chantier inutiles et couteux. J'en appelle à leur responsabilité et refuse qu'ils détruisent notre région et d'autres biensûr .Laissez nous notre bien vivre et notre bien être ;Rien ne justifie ce massacre que ce chantier entrainerai.
725	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : PREIGNAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Etant vigneron dans la zone de production des appellations de vins doux de Bordeaux (Sauternes, Barsac, Loupiac, Cadillac, Sainte Croix du Mont, Côtes de Bordeaux Saint Macaire, Graves Supérieures, Premières Côtes de

	Bordeaux), je me prononce fermement contre la construction des deux lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. En effet, le tracé décidé par R.F.F coupe le Ciron en trois endroits (ainsi que 30 de ses affluents), traverse son bassin versant sur plus de 100km, endigue les eaux, détruit 40 zones humides. L'alimentation et la température des eaux du Ciron en seraient donc gravement impactées. Notre économie dans la région des Liquoreux de Bordeaux est basée sur l'apparition des brouillards automnaux dus à la confluence des eaux fraîches du Ciron et plus chaude de la Garonne : c'est ainsi que le Botrytis cinerea (champignon de la pourriture noble indispensable à l'élaboration des vins de Liquoreuxde Bordeaux) se développe. Ce climat particulier et son influence ne sont plus à démontrer, 500 ans de recul nous l'attestent. D'ailleurs, ce mécanisme écologique est la base du lien au terroir inscrit dans les cahiers des charges de nos AOC, validé par le Ministère de l'Agriculture et par la Communauté Européenne. Ce tracé met donc en péril un vignoble de renommée mondiale dont fait parties nos AOC, et avec elle toute une région ! Alors même que R.F.F n'a effectué aucune étude d'impact sur cette zone, la construction de cette ligne risque de faire disparaître des appellations uniques au monde, aux productions jamais égalées, à la culture séculaire. Ces appellations prestigieuses font vivre toute la région et bien au-delà par leurs activités économiques directes et indirectes, y compris une activité oenotouristique en pleine croissance. Les vins doux de Bordeaux : Sauternes, Barsac, Loupiac, Cadillac, Sainte Croix du Mont, Côtes de Bordeaux Saint Macaire, Graves Supérieures, Premières Côtes de Bordeaux sans la viticulture, la viticulture sans les vins doux de Bordeaux : Sauternes, Barsac, Loupiac, Cadillac, Sainte Croix du Mont, Côtes de Bordeaux Saint Macaire, Graves Supérieures, Premières Côtes de Bordeaux, c'est impensable ! C'est pourquoi, je m'oppose formellement à ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.
726	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : BONNEAU Prénom : Dominique Département de résidence : 33 commune de résidence : Le Pian sur Garonne lieu concerné par vos observations (commune, département) :

	St Germain de Grave 33 AVIS : Etant vigneron dans la zone de production des appellations de vins doux de Bordeaux (Sauternes, Barsac, Loupiac, Cadillac, Sainte Croix du Mont, Côtes de Bordeaux Saint Macaire, Graves Supérieures, Premières Côtes de Bordeaux), je me prononce fermement contre la construction des deux lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. En effet, le tracé décidé par R.F.F coupe le Ciron en trois endroits (ainsi que 30 de ses affluents), traverse son bassin versant sur plus de 100km, endigue les eaux, détruit 40 zones humides. L'alimentation et la température des eaux du Ciron en seraient donc gravement impactées. Notre économie dans la région des Liquoreux de Bordeaux est basée sur l'apparition des brouillards automnaux dus à la confluence des eaux fraîches du Ciron et plus chaude de la Garonne : c'est ainsi que le Botrytis cinerea (champignon de la pourriture noble indispensable à l'élaboration des vins de Liquoreuxde Bordeaux) se développe. Ce climat particulier et son influence ne sont plus à démontrer, 500 ans de recul nous l'attestent. D'ailleurs, ce mécanisme écologique est la base du lien au terroir inscrit dans les cahiers des charges de nos AOC, validé par le Ministère de l'Agriculture et par la Communauté Européenne. Ce tracé met donc en péril un vignoble de renommée mondiale dont fait parties nos AOC, et avec elle toute une région ! Alors même que R.F.F n'a effectué aucune étude d'impact sur cette zone, la construction de cette ligne risque de faire disparaître des appellations uniques au monde, aux productions jamais égalées, à la culture séculaire. Ces appellations prestigieuses font vivre toute la région et bien au-delà par leurs activités économiques directes et indirectes, y compris une activité oenotouristique en pleine croissance. Les vins doux de Bordeaux : Sauternes, Barsac, Loupiac, Cadillac, Sainte Croix du Mont, Côtes de Bordeaux Saint Macaire, Graves Supérieures, Premières Côtes de Bordeaux sans la viticulture, la viticulture sans les vins doux de Bordeaux : Sauternes, Barsac, Loupiac, Cadillac, Sainte Croix du Mont, Côtes de Bordeaux Saint Macaire, Graves Supérieures, Premières Côtes de Bordeaux, c'est impensable !

727	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : DUMESNIL Prénom : Jean Département de résidence : 33 commune de résidence : bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : bordeaux AVIS : Bonjour, Notre région est porteuse d'avenir et réussira sa mutation si et seulement si ses territoires sont facilement accessibles. Les infrastructures concourent à l'attractivité du territoire et le sud-ouest offre des zones vierges, faciles à équiper. Les nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, nous permettent de réaliser des projets "sur-mesure" pour des projets industriels et tertiaires cohérents. En reliant ces collectivités entre-elles, on offre un réseau de distribution cohérent, rapide et fiable. Le projet "GPSO Lignes nouvelles" est un projet significatif et positif pour notre région et les emplois de demain. Cordialement, Jean DUMESNIL
728	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : Mellet Prénom : Joël Département de résidence : 33 commune de résidence : Lège Cap ferret lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Mes observations ne portent pas sur le choix des tracés et donc sur tel ou tel aspect local du projet mais remettent en cause le projet lui-même. L'intérêt national ne se traduit plus aujourd'hui par un tel projet. 1/ un investissement non rentable A l'heure où même la cour des comptes remet en cause le choix de politique ferroviaire du tout TGV, il est paradoxal de constater l'acharnement à vouloir à tout prix construire une ligne nouvelle Bordeaux Dax / Bordeaux Toulouse. Ce projet est annoncé comme économiquement déficitaire. 2/ Les pertes de biodiversité non chiffrées, non évaluées et mal maîtrisées Le choix défendu de réaliser à tout prix une ligne nouvelle n'intègre pas non plus dans son chiffrage, le coût de perte de biodiversité, qui est considérée comme sans valeur. Le chantier de construction de la ligne Tours Bordeaux montre que les garanties données pour limiter les impacts environnementaux ne sont pas respectées par la maîtrise d'oeuvre sur le terrain et se traduisent par un impact environnemental bien supérieur à celui envisagé initialement. Les pertes dans le domaine de la biodiversité sont très souvent irréversibles. Après les impacts des gaz à effet de serre sur le climat et la santé humaine, les pertes de biodiversité sont le prochain sujet majeur pour la planète et la santé de l'humanité. 3/ Le gain en temps sur Paris Toulouse est il susceptible de

	modifier les usages ? de surcroît pour Toulouse capitale de l'industrie aéronautique. Le coût faramineux de construction de la LGV rendra le prix d'un trajet par train peu concurrentiel de l'avion et l'avantage temps sera toujours en faveur de l'avion, aviation low cost. 4/ La rénovation (automatisation des signaux et balises permettant une conduite des trains assistée, lignes clôturées, suppression des passages à niveaux) des lignes actuelles et leur doublement sur certaines sections (afin d'accroître leur capacité en trafic) doit être reconsidérée aujourd'hui. 5/Réorienter l'investissement vers les dessertes régionales et intercité, favoriser le ferroutage, mais aussi améliorer les liaisons actuelles nationales aura un impact en terme de report modal plus favorable à la réduction des émissions de GES et à la non destruction de biodiversité que le gain de quelques minutes de temps de trajet. j'ajoute que dans le domaine professionnel, les liaisons électroniques (visio conférences, échanges de documents électronique, travail collaboratifs en ligne...) sont des usages qui se développent et ne nécessitent plus comme auparavant de se déplacer impérativement et contribuent à réduire le bilan énergétique et financier des entreprises. La nécessité de développer davantage le réseau de LGV n'apparaît donc plus aussi impérieuse qu'il y a quelques années lorsque des projets tels que la LGV Bordeaux Dax et Bordeaux Toulouse ont été élaborés.
729	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : Mathieu Prénom : Didier Département de résidence : 33 commune de résidence : 33200 lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : Avant d'envisager une voire deux lignes nouvelles il y a prealablement lieu 1°de terminer la Paris Bordeaux puis 2°de marquer une pause ,et faire des économies pour éviter d'alourdir les tarifs sncf et/ou la pression fiscale Il serait nécessaire que les politiques et les fonctionnaires prennent conscience que la première obligation est de faire des ECONOMIES à tous les niveaux :salaires ,retraites, promotions (stop au glissement vieillessse productivité) et investissements ne présentant pas une urgence extrème
730	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : LABIT Prénom : jean claude Département de résidence : 31 commune de résidence : Castelnau d'estretefonds lieu concerné par vos observations (commune, département) : Castelnau d'estretefonds AVIS : En tant qu'agriculteur sur la commune de Castelnau et au regard

	des plans à ma disposition je m'interroge: -sur l' accessibilité des parcelles (plaine) pendant et aprés les travaux (/emprise) -sur la dimension des passages sous ligne LGV / matériel agricole (moiss.batteuse, remorques....) livraisons de récolte à la coopérative située à Ondes.Les passages sous ligne (chemin de la gravette et chemin de St rustice vers Ondes) ne sont pas adapté au passage de matériel agricole et de transport de récolte. Je suis également surpris de découvrir que la surface agricole concernée sur Castelnau est estimée à 24 ha. Je pense qu'il s'agit d'une grosse erreur et vous devriez parler plutôt de 160 ha. Les 2 photos d'une pépinière non concernée par le projet (commune de ST Jory et non Castelnau) ne traduisent pas l'impact de ce projet sur l'agriculture locale. En fin je reste inquiet pour les citoyens des communes de St rustice et Castelnau sur les nuisances sonores de cette ligne LGV (2 communes en hauteur/ ligne).
731	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : martin Prénom : sabine Département de résidence : 82 commune de résidence : 82410 lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : La LGV fait partie des grands projets inutiles : 1. Je prends souvent le TGV de Paris-Toulouse : peu de personnes en descendent après Bordeaux. Ce sont de gros investissements pour peu d'utilisateurs 2. La réhabilitation de la ligne historique va ajouter 17 minutes au temps de parcours par rapport au temps nécessaire sur la LGV nouvelle : tant de dépenses et d'atteinte à l'environnement (combien de tonnes de matériaux extrait des gravières ?)pour un seul petit bénéfice "temps". C'est vraiment incongru ! 3. Avec la décentralisation, ma ville centre c'est Toulouse. Je préfère du cadencement pour les personnes du territoire pour se déplacer quotidiennement localement. D'ailleurs quel couple peut payer entre 300 € carte sénior et 450 € sans carte, pour se rendre à Paris ? Le TGV n'est pas rentable. Malgré des tarifs prohibitifs. 4. La grande vitesse est une idée du passé : aujourd'hui on peut travailler dans le train pendant les déplacements, les personnes qui se sentent si importantes que leur temps est si compté, peuvent toujours continuer à prendre l'avion : ce qu'ils continueront de faire de toutes façons. 5. Toulouse est un pôle aéronautique, laissons à Toulouse sa fierté régionale, avec des liaisons avion Toulouse-Paris direct ! Et dans les villes intermédiaires comme Agen et Montauban, laissons des trains qui s'arrêtent, et qui sont au service de la population. 6. Je partage à 100% l'avis de Gilles Savary dans son article publié dans le journal Les Echos du 24 novembre 2014, titré : "Chemins de fer : On va dans le mur ? Alors on continue !" 7. Définitivement la LGV Bordeaux-Toulouse est un Grand Projet Inutile. Il est urgent de l'abandonner. sabine martin, ce 25/11/2014

732	Envoyé le :25/11/2014 Nom : Lalanne Prénom : Annie Département de résidence : 40 commune de résidence : LLabenne lieu concerné par vos observations (commune, département) : bordeax/ DAx AVIS : Je suis totalement opposée a ce projet de ligne LGV --cout démentiel a la charge du contribuable pour gagner peu de tps par rapport aux lignes existantes -Atteintes graves a l'environnement ,destruction de zones agricoles ,des maisons rasées Ces sommes dépensées .par ,les régions, les départements .seraient + utiles pour des actions sociales , aider les populations qui n'en peuvent + de payer pour des réalisations et des projets porté par des élus mégalomanes et loin des réalités La LGV pourra porter le nom "ligne A ROUSSET " Pour ma part opposition totale Remettre en état les lignes existantes!
733	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Cudos lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune AVIS : Un projet couteux (financièrement et pour la nature détruite !) qui ne répond pas à un besoin ou une demande des voyageurs... Cela finira comme la nouvelle autoroute, personne ne l'empruntera car le billet sera au final exorbitant...
734	Envoyé le :25/11/2014 Nom : coppé Prénom : sonia Département de résidence : 47 commune de résidence : FEUGAROLLES lieu concerné par vos observations (commune, département) : FEUGAROLLES AVIS : je suis contre le projet de LGV car c'est inutile, C'est cher et aucun plan de financement donc c'est le contribuable qui paira les maisons seront devalorisés, à cause du bruit etc....
735	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : Fossé Prénom : martine Département de résidence : 81 commune de résidence : Belleserre lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : J'espère que le projet de la ligne TGV Bordeaux - Toulouse

	aboutira, car la région est trop enclavée ... 7 H pour rejoindre le centre de Paris actuellement .. c'est beaucoup trop !
736	Envoyé le : 25/11/2014 Nom : HEINTZ Prénom : Véronique Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Morillon lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Il ne me parait pas opportun en ces temps d'économie nécessaire, de donner suite à des projets aussi couteux et aussi peu rentables. Ceci d'autant plus que l'entretien et l'aménagement des voies secondaires existantes laissent à désirer. Ne devrions pas nous concentrer nos efforts financiers sur ces voies existantes afin que la population des territoires puissent profiter de ces dessertes et ainsi éviter d'avoir systématiquement recours à la voiture pour ses déplacements. Par ailleurs la fréquentation insuffisante des lignes TGV déjà existantes ne permet pas leur rentabilité alors pourquoi en aménager de nouvelles ?
737	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : cerea Prénom : chantal Département de résidence : 47 commune de résidence : feugarolles lieu concerné par vos observations (commune, département) : feugarolles AVIS : la ligne LGV est vraiment inutile.Ell e ne va faire que degats sur l'environnement , augmentation de la dette publique, perte de domicile pour certaines personnes dont leur logement se trouve sur le passage de la ligne , et augmentation des nuisances diverses. non a la ligne LGV
738	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : DELTRIEU Prénom : BENOIT Département de résidence : 33 commune de résidence : MERIGNAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Enfin un projet désenclavant la pointe SUD OUEST de la France. Je regrette fortement que la ligne ne se prolonge pas en Espagne et au Portugal.
739	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : rivaletto Prénom : eliott Département de résidence : 33 commune de résidence : saint medard d'eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint medard d'eyrans gironde AVIS : Je suis contre la construction de la LGV Bordeaux Toulouse. Vous allez abîmer nos villes et villages. Vous allez couper nos

	terrains en deux et nous forcer à déménager. Vous allez détériorer la nature et la rendre triste. Tristes aussi seront nos familles, nos amis. L'argent nous n'en avons plus, la France n'en a plus. Quand je vois le gâchis de l'autoroute Langon-Pau, quand je vois tous ces projets qui ne servent qu'à enrichir certains et faire plaisir à si peu d'autres, je ne peux m'empêcher de penser que nous vivons dans un pays solidaire et que VOUS allez bien réfléchir avant de faire une bêtise que nous regretterons tous d'ici quelques années. Monsieur j'espère un jour vous rencontrer, vous serrer la main … pour vous remercier ! Eliott
740	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : lupien Prénom : bernard Département de résidence : 33 commune de résidence : CADAUJAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : CADAUJAC AVIS : Il existe actuellement la ligne ferroviaire BORDEAUX DAX . Cette ligne historique en direction de l'ESPAGNE pourrai avec un investissement bien inférieur au projet de la LGV, recevoir des TGV circulant a grande vitesse. Avons nous oublié que c'est sur ce tronçon que se faisaient les records de vitesse et qu'un train avait circulé déjà à 300 KM/H en 1956.Tout cela pourrai etre réalisé en faisant d'énormes économies (ce qui à l'heure actuelle est fortement recommandé,) et éviterai bien de dramatiques conséquences liées aux nombreuses expropriations hélas déjà programmées dans le projet de la LGV.Dans le journal Sud Ouest de ce jour un article du député PS Gilles Savary traite de façon tout à fait pertinente ce projet de réalisation de LGV. Il est bon de rappeler que le principal soutien à la LGV est MR Alain Rousset président du conseil régional d'Aquitaine , député de la gironde qui fut Maire de la commune de Pessac pendant plusieurs mandats (Commune traversée par la ligne historique Bordeaux / Dax/ Irun) , il préfère sans doute déplacer les nuisances sur d'autres communes que sur la sienne, sans privilégier l'intéret général.
741	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : de PONTAC Prénom : SLANIE Département de résidence : 33 commune de résidence : BORDEAUX lieu concerné par vos observations (commune, département) : BERNOS BEAULAC, gironde et indirectement BARSAC AVIS : Etant vignerone à Barsac dans la zone de production des appellations de vins doux de Bordeaux (Sauternes, Barsac, Loupiac, Cadillac, Sainte Croix du Mont, Côtesde Bordeaux Saint Macaire, Graves Supérieures, Premières Côtes de Bordeaux), je me prononce fermement contre la construction des deux lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. En effet, le tracé décidé par R.F.F coupe le Ciron en trois endroits (ainsi que 30 de ses affluents), traverse son bassin versant sur plus de 100km, endigue les eaux, détruit 40 zones humides. L'alimentation et la température des eaux

	du Ciron en seraient donc gravement impactées. Notre économie dans la région des Liquoreux de Bordeaux est basée sur l'apparition des brouillards automnaux dus à la confluence des eaux fraîches du Ciron et plus chaude de la Garonne : c'est ainsi que le Botrytis cinerea (champignon de la pourriture noble indispensable à l'élaboration des vins de Liquoreuxde Bordeaux) se développe. Ce climat particulier et son influence ne sont plus à démontrer, 500 ans de recul nous l'attestent. D'ailleurs, ce mécanisme écologique est la base du lien au terroir inscrit dans les cahiers des charges de nos AOC, validé par le Ministère de l'Agriculture et par la Communauté Européenne. Ce tracé met donc en péril un vignoble de renommée mondiale dont fait parties nos AOC, et avec elle toute une région ! Alors même que R.F.F n'a effectué aucune étude d'impact sur cette zone, la construction de cette ligne risque de faire disparaître des appellations uniques au monde, aux productions jamais égalées, à la culture séculaire. Ces appellations prestigieuses font vivre toute la région et bien au-delà par leurs activités économiques directes et indirectes, y compris une activité oenotouristique en pleine croissance. Les vins doux de Bordeaux : Sauternes, Barsac, Loupiac, Cadillac, Sainte Croix du Mont, Côtes de Bordeaux Saint Macaire, Graves Supérieures, Premières Côtes de Bordeaux sans la viticulture, la viticulture sans les vins doux de Bordeaux : Sauternes, Barsac, Loupiac, Cadillac, Sainte Croix du Mont, Côtes de Bordeaux Saint Macaire, Graves Supérieures, Premières Côtes de Bordeaux, c'est impensable ! C'est pourquoi, je m'oppose formellement à ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.
742	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : CHARLES Prénom : Jean Département de résidence : 64 commune de résidence : PONTACQ lieu concerné par vos observations (commune, département) : l'ensemble des projets AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'enquête, Après les études indépendantes menées lors du débat public, ce sont maintenant les institutions publiques chargées des

	investissements d'une part, du contrôle du bon usage de l'argent public d'autre part qui remettent en cause l'utilité de la construction de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse: - le Commissariat général à l'investissement affirme que ces projets de construction de LGV ne sont pas prioritaires; -la Cour des Comptes,dans son rapport du 23 octobre 2014, remet en cause la pertinence de la grande vitesse ferroviaire, et plus particulièrement de ces projets GSO, à la fois pour des raisons économiques (hypothèses de trafic et rentabilité surestimées,difficultés de financement -d'autant plus que la taxe carbone a été supprimée-, absence d'utilité économique) et écologiques (bilan carbone très relatif qui viendra s'ajouter aux effets catastrophiques du chantier - dont on peut avoir un avant-goût en observant ceux que provoque le chantier en cours de la LGV Tours - Bordeaux au nord du département de la Gironde -,à l'artificialisation de milliers d'hectares de terres agricoles, forestières ou naturelles - contre laquelle prétend pourtant lutter le Gouvernement -, et aux effets néfastes de ces deux nouvelles barrières sur les relations entre les écosystèmes de notre région). Comment pourriez-vous ne pas tenir compte du travail de ces institutions sans remettre en cause leur existence même: à quoi servirait-il de consacrer une partie du budget de l'Etat à financer un Commissariat général à l'investissement ou une Cour des Comptes si le premier porteur de projet venu pouvait fouler aux pieds leur avis sans autre forme de procès? C'est pourquoi j'ai l'honneur de vous demander instamment, Monsieur le Président ,de donner un avis défavorable aux projets de LGV GPSO Bordeaux - Toulouse et Bordeaux -Dax. Dans l'espoir que l'intérêt public l'emportera sur les intérêts privés qui poussent à la réalisation de ces projets inutiles, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.
743	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : 33140 lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : " Notre région est porteuse d'avenir et réussira sa mutation si et seulement si ses territoires sont facilement accessibles. Les infrastructures concourent à l'attractivité du territoire et le sud-ouest offre des zones vierges, faciles à équiper. Le projet "GPSO Lignes nouvelles" est un projet significatif et positif pour notre région et les emplois de demain. loin des clivages politique engageons tous ensemble dans la continuité et surtout l'avenir de nos enfants . notre économie est molle , que diable ! retroussons-nous les manches et allons-y ! l'avenir nous tend les bras, sommes-nous assez sots pour nous endormir. donnons et implusons la dynamique ...en region et secouons notre pulpe intellectuelle. bien à vous

744	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : ESPIAU Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : tous les départements traversés AVIS : Monsieur le commissaire enquêteur et concitoyen(ne)s : On nous demande de se prononcer sur l'utilité publique des nouvelles LGV Bordeaux / Toulouse et Bordeaux / Dax. Je suis contre ces nouveaux projets car beaucoup trop chers. Précisons que le financement est inexistant ! Qui va payer ? La Région Midi-Pyrénées et tous ses départements vont être mis à contribution....c'est inconcevable en l'état actuel ! Il est bon de préciser quelques chiffres plus parlants que de beaux discours, on veut des LGV, mais à quel prix ? : 1 Km de LGV = 34 millions Avec 34 millions on pourrait construire au choix : - 2 collèges de 600 élèves (cf coût du collège de Verdun sur Garonne à 16 millions) - 1 voire 2 maisons de retraite - 34 crèches - 11 écoles de 7 classes avec cantine et locaux adaptés à un centre de loisirs ..... sur un peu plus de 200 Km, donc 200 fois plus de constructions, d'infrastructures qui pourraient voir le jour...et construites par des entreprises locales, elles, contrairement au projet LGV. Cela fait froid dans le dos sachant que toutes ces structures manquent dans nos départements..... L'annonce gouvernementale cette semaine, qui royale, avance un chiffre de 50 millions d'euros pour lutter contre le décrochage scolaire de nos jeunes français en souffrance qui sortent du cursus scolaire sans diplôme.... Ces 50 millions ne représentent qu'1.5 Km de LGV !!!!..... Et par cette enquête, on nous demande de donner notre avis sur l'intérêt publique ? Je crois sincèrement que les chiffres parlent d'eux même ! NON à ces projets qui ne sont pas d'intérêt publique.
745	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : Pau lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité :

Elle serait ruineuse :

Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €,
valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres).

Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes).

Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.

Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher.

Elle serait dévastatrice :

Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable.

La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières.
La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions,
soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.

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

L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple.

Elle est inutile :

	À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur.
746	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : Rassis Prénom : Michèle Département de résidence : 33 commune de résidence : Talence lieu concerné par vos observations (commune, département) : Talence AVIS : Je ne suis pas d'accord avec ces projets. Projets trop chers. Il voudrait mieux améliorer les trajets ferroviaires pour les citoyens qui travaillent tous les jours dans la région et qui font le choix de prendre le train au lieu de leur voiture. Aussi favoriser le fret pour qu'il y ait moins d'accidents avec les poids lourds. a mon avis les TGV suffisent en roulant à 250 km/heure. on gagne quelques minutes avec les Lignes de grande vitesse. ce n'est pas la priorité surtout que ces projets détruisent aussi l'environnement et le biodiversité. Apprenons à nous réfréner, à ne pas être dans la consommation excessive, à prendre le temps d'un voyage. Soyons des citoyens sages et pas dans la rapidité excessive qui finit par nous rendre malades.

747	Envoyé le :26/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : commune AVIS : Je ne suis pas d'accord avec les projets couteux et de grandes envergures, à l'utilité ultra limitée
748	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : - commune de résidence : PRECHAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : PRECHAC AVIS : JE SUIS CONTRE LE PROJET.
749	Envoyé le :26/11/2014 Nom : LABROUSSE Prénom : JEAN MICHEL Département de résidence : 33 commune de résidence : LE PIAN SUR GARONNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAUTERNES AVIS : Etant vigneron dans l'appellation Sauternes et Barsac, je me prononce fermementcontre la construction des deux lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. En effet, le tracé décidé par R.F.F coupe le Ciron en trois endroits (ainsi que 30 de ses affluents), traverse son bassin versant sur plus de 100km, endigue les eaux, détruit 40 zones humides. L'alimentation et latempérature des eaux du Ciron en seraient donc gravement impactées. Notre économie à Sauternes est basée sur l'apparitiondes brouillards automnaux dus à la confluence des eaux fraîches du Ciron et plus chaude de la Garonne : c'est ainsi que le Botrytis cinerea (champignon de la pourriture noble indispensable à l'élaboration des vins de Sauternes et Barsac) se développe. Ce climat particulier et son influence ne sont plus à démontrer, 500 ans de recul nous l'attestent. D'ailleurs, cemécanismeécologiqueest la base du lien au terroir inscrit dans les cahiers des charges de nos AOC, validé par le Ministère de l'Agriculture et par la Communauté Européenne. Ce tracé metdonc en périlun vignoble de renommée mondiale, et avec lui toute une région ! Alors même que R.F.F n'a effectué aucune étude d'impact sur cette zone,la construction de cette ligne risque de faire disparaître des appellations uniques au monde, aux productions jamais égalées, à la culture séculaire. Ces appellations prestigieuses font vivre toute la région et bien au-delà par leurs activités économiques directes et indirectes, y compris une activité œnotouristique en pleine croissance. Sauternes et Barsac sans la viticulture, la viticulture sans Sauternes et Barsac, c'est impensable ! C'est pourquoi, je m'oppose formellement à ce projet de LGV

	Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.
750	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : lacampagne Prénom : jacques Département de résidence : 33 commune de résidence : bazas lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33430cudos AVIS : Une remarque liminaire: il est déraisonnable de soumettre un dossier de 11000 pages à l'avis du citoyen. A-t-il les moyens de se forger une opinion éclairée dans le délai de 8 semaines imparti à l'enquête publique ? il va devoir être sacrément vertueux pour s'astreindre à lire (décrypter ?) 180 pages/jour. Est-il par ailleurs normal au terme de cette somme de ne toujours pas savoir ce qu'il lui en coûtera si le projet se réalise ? Plus précisément, est-il conséquent de présenter un projet qui engage autant l'avenir sans plan de financement associé ? L'opinion n'est-elle pas susceptible d'évoluer au gré de l'hypothèse retenue ? Si la réponse est oui, le procédé est déloyal. Incombe-t-il à ce citoyen-contribuable de subventionner une petite élite circulatoire (la seule à se prononcer sur ce site en faveur du projet et qui continuera par ailleurs à se rendre à Blagnac , pas à Matabiau) pour lui faire gagner une pincée de minutes facturée en Mds € ? -en fracturant les territoires les plus fragiles : le triangle de Bernos-Beaulac est la caricature d'une approche environnementale datée. -en sacrifiant le vivant : la valorisation de la perte de biodiversité dans l'étude socio-économique est égale à zéro. -en chamboulant la vie de gens ordinaires condamnés à regarder passer des trains qu'ils auront contribué à financer mais trop onéreux pour leur porte-monnaie. L'urgence raisonnable n'est-elle pas de sécuriser et de moderniser les infrastructures historiques dégradées auditées à deux reprises par l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne ? Nous ne pourrons pas tout faire et, en tout état de cause, la rénovation de l'existant qui touche 90% des « usagers » passera avant – because Bretigny - Instruits par l'avis critique de l'Autorité Environnementale et de la contre-expertise indépendante, par les réserves expresses du Commissaire Général aux Investissements et les observations décapantes de la Cour des Comptes (qui objectivent l'argumentaire des associations), venant elles-mêmes après les conclusions convergentes de rapports multiples (Mariton, Bianco, Auxiette, Duron ….), Mmes/Mrs les commissaires, exprimez à votre tour un AVIS INDEPENDANT qui dépasse les souhaits du porteur du projet et des grands élus qui le poussent et qui soit la synthèse véritable des contributions des citoyens et de l'opinion que vous-mêmes vous êtes forgée. Vous avez la responsabilité de porter le refus qui s'exprime auprès du pétitionnaire : ne laissez-pas l'exutoire de la violence comme seul et dernier moyen d'expression face au mutisme officiel.

	Faites en sorte que cette consultation ne soit pas qu'un EXERCICE FORMEL de plus et laissez les politiques à leur responsabilité ; laissez-les choisir l'affectation des 9,5 Mds € qu'ils veulent dépenser sans en avoir le premier sou vaillant . Selon ce qu'ils choisiront de faire crèche ou rail, le citoyen-électeur sera en capacité de juger ! Vous l'aurez compris, je m'oppose à la réalisation des lignes nouvelles Bordeaux/Toulouse/Dax . Ce projet dessert l'intérêt général et obère le futur.
751	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : BOUCHE Chambre de Métiers et de l'Artisanat de l'Ariège Prénom : Pierre Département de résidence : 09 commune de résidence : FOIX lieu concerné par vos observations (commune, département) : FOIX AVIS : Les artisans du département de l'Ariège sont très favorable à l'arrivée de la LGV Bordeaux Toulouse qui nous rapprochera de Paris et de Barcelone notamment. la LGV est un chantier d'envergure qui va doper notre économie régionale et offrir à notre département une vraie opportunité en terme de liaison et de temps de trajet qui permet d'accueillir de nouvelles entreprises sur notre territoire. La LGV enfin peut permettre une alternative au "tout voiture" pour des destinations régionales.
752	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : FLEURY Prénom :OLIVIER Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINTE CROIX DU MONT lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINTE CROIX DU MONT GIRONDE AVIS : Monsieur, Je suis alerté par mon ODG des Vins blancs liquoreux qu'aucune enquête préalable n'a ét faite en ce qui concerne l'impact des travaux sur l'éventuel réchauffement du Ciron. Or, le différenciel de température entre cet affluent de la Garonne et la Garonne elle-même est le secret séculaire de la production du Botritis Cinéréa, champignon microscopique qui s'installe sur nos raisons à la faveur de brûmes matinales créees par ce différenciel... Si ce fragile équilibre est mis en péril nos appellations contrôlées disparaitront et nos productions reconnues mondialement également. D'où mon inquiétude. Merci
753	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : LABORDE Prénom : Arnaud Département de résidence : 40 commune de résidence : SAUBUSSE

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAUBUSSE LANDES AVIS : Absolument en faveur de la réalisation de cette nouvelle ligne Bordeaux Dax pour promouvoir le tourisme dans notre région et faciliter les échanges.
754	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : Courtes Prénom : Jean-Claude Département de résidence : - commune de résidence : Mont de marsan lieu concerné par vos observations (commune, département) : Les landes AVIS : Il faut absolument que la ligne Lgv Bordeaux Mont de Marsan Dax se fasse avec Deux gares une a Mont de Marsan et une a Dax Cela rapprochera l'Espagne et tout le trafic de l'Europe du sud En attendant la liaison traversant le pays basque Vers l'Espagne car nos amis espagnols ont Fait les investissements nécessaires et nous attendent Fais on les investissement structurels necessaires Pour relancer notre économie et tirer notre nouvelle Grande région vers haut .. Le déplacement plus facile des populations et.du fret est etentiel Pour notre avenir et la LGV est un excellent moyen Pour y parvenir ...(et écologiquement compatible) Jc courtes
755	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : Lepezel Prénom : Armand Département de résidence : 40 commune de résidence : Saint Paul les Dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Vincent de Paul AVIS : Je suis tout à fait opposé à ce projet qui crée une ligne nouvelle au cout exorbitant alors que la ligne actuelle n'est utilisé qu'à 25% et qu'il faudrait électrifier la ligne Mt de Marsan Morcenx.
756	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : - Prénom ::- Département de résidence : 40 commune de résidence : Saint Paul les Dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : Dax AVIS : Je suis opposé a cette nouvelle ligne LGV Qui coute très, trop cher, projet inutile et destructeur de l'environnement
757	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : JEANNE Prénom : Raymond Département de résidence : 33

	commune de résidence : Gradignan lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Il y a tellement de critiques, à mon avis justifiées: utilité, coût, dégâts environnementaux... qu'il serait déraisonnable de le poursuivre.
758	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : bordaberry Prénom : marie hélène Département de résidence : 33 commune de résidence : saint morillon lieu concerné par vos observations (commune, département) : région aquitaine et midi pyrénées AVIS : Projet inutile , coûteux et nuisible à l'environnement .Le développement du ferroutage et des trains de banlieue serait beaucoup plus pertinent.
759	Envoyé le :26/11/2014 Nom : van hamme Prénom : daniel Département de résidence : 82 commune de résidence : castelsarrasin lieu concerné par vos observations (commune, département) : castelsarrasin - tarn et garonne AVIS : Même s'il faut privilégier le ferroutage par rapport à l'avion et certains aéroports inutiles, coûteux et destructeurs!!! 4 milliards d'€ supplémentaires par rapport à l'aménagement de l'existant, pour un gain de 20 minutes sur Toulouse Paris, avec un seul arrêt à Bordeaux (les autres prennent la voiture pour aller prendre le train). En temps de crise faisons des efforts! Privilégions un meilleur maillage du pays en améliorant le réseau existant !
760	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : STIEVENARD Prénom : Luc Département de résidence : 64 commune de résidence : PAU lieu concerné par vos observations (commune, département) : PAU AVIS : Encore un projet ruineux qui va détruire davantage la nature . Que les ingénieurs de la SNCF (ou ce qu'il en reste) trouvent le moyen de faire passer les TGV sur les lignes déjà existantes, évitant ainsi des massacres aberrants. Je soutiens de tout coeur la position de la SEPANSO.
761	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : DUHAMEL Prénom : Patrick Département de résidence : 75 commune de résidence : 75014 lieu concerné par vos observations (commune, département) : Viannes AVIS : La réalisation d'une ligne à grande vitesse n'est pas justifiée entre bordeaux et Toulouse compte tenu du surcoût par rapport à un

	aménagement des lignes existantes. La bonne gestion des finances publiques impose de surseoir à ce projet.
762	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : MARTIN Prénom : PHILIPPE Département de résidence : 33 commune de résidence : 15 rue de Gilamon 3390 Blanquefort lieu concerné par vos observations (commune, département) : PRECHAC 33730 AVIS : Bonjour, Natif de cette commune, petit fils de métayers de cette lande girondine, propriétaire et usager chasseur sur la commune je trouve le tracé pertinent car situé à la limite sud. L'utilité de ce projet n'est plus à prouver car il va permettre de relier des régions et de gagner du temps si précieux de nos jours. Nos étudiants ruraux vont pouvoir accéder à la métropole régionale en toute tranquillité et toute sécurité; l'ouvrier , le cadre pourront en faire autant. J'espère que les tarifs encourageront ce type de déplacement .... Attention au sectarisme des uns qui souhaitent que le projet ne sera pas retenu , privilégiant ainsi leurs seuls intérêts de quiétude. Attention également à respecter l'environnement , la flore et permettre aux animaux de pouvoir se déplacer..... C'est tout l'enjeu de ce pari technologique au service de l'humain. Merci pour votre écoute. P MARTIN.
763	Envoyé le :26/11/2014 Nom : GAUTIER Prénom : laure Département de résidence : 47 commune de résidence : BARBASTE lieu concerné par vos observations (commune, département) : BARBASTE AVIS : Bonjour, je me permets d'émettre un avis négatif sur la réalisation de ce chantier. En effet, une ligne existe déjà et les travaux qui seront engagés n'ont pas un grand intérêt quand on voit en face les arguments écologiques de préservation de la faune et la flore ainsi et surtout le coût de réalisation que cela va engendrer. Effectivement on peut prétendre à des emplois mais ils ne seront que temporaires et ne feront pas de réelles créations puisque ce seront les mêmes grandes entreprises qui réaliseront ces chantiers là... on peut parler de gain de temps ? même pas ... la France est déjà suffisamment endettée me semble t-il ? tout cela pour répondre aux besoins de qui ? y a t'il eu un référendum aquitain ? tout cela me semble un projet faramineux pour un gain tout petit,

	s'il y a gain... laure Gautier
764	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : FRANCERIES Prénom : VINCENT Département de résidence : 47 commune de résidence : BARBASTE lieu concerné par vos observations (commune, département) : BARBASTE AVIS : Bonjour, je me permets d'émettre un avis négatif sur la réalisation de ce chantier. En effet, une ligne existe déjà et les travaux qui seront engagés n'ont pas un grand intérêt quand on voit en face les arguments écologiques de préservation de la faune et la flore ainsi et surtout le coût de réalisation que cela va engendrer. Effectivement on peut prétendre à des emplois mais ils ne seront que temporaires et ne feront pas de réelles créations puisque ce seront les mêmes grandes entreprises qui réaliseront ces chantiers là... on peut parler de gain de temps ? même pas ... la France est déjà suffisamment endettée me semble t-il ? tout cela pour répondre aux besoins de qui ? y a t'il eu un référendum aquitain ? tout cela me semble un projet faramineux pour un gain tout petit, s'il y a gain... Vincent Franceries
765	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : FREOUR Prénom : Isabelle Département de résidence : 33 commune de résidence : Noaillan lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Je suis opposée à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Assez de tous ces grands projets inutiles, couteux, dévastateurs. L'argent public doit être utilisé à autre chose. Assez du tout TGV qui veut nous faire soit disant gagner du temps et qui par exemple, plutôt que d'aller de Nantes à Bordeaux en 4h par la ligne directe, préfère nous faire passer par Paris ou st Pierre des Corps !!! Plus de temps passé dans les transports, pas de trajet direct, un billet plus cher. Aucun intérêt pour le voyageur. Développons les lignes TER, intercités... Tout le monde n'habite pas à Paris, Bordeaux ou Toulouse. NON à la construction des LGV !
766	Envoyé le :26/11/2014 Nom : Poublan Prénom : Jacqueline Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint-Médard-enJalles lieu concerné par vos observations (commune, département) : les lieux traversés par les lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux AVIS : J'aime le train et je le prends souvent pour me déplacer, mais je

	suis totalement opposée au projet des LGV Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse. Il existe déjà des lignes Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse, il faut les entretenir, les sécuriser, les moderniser. Pendant que l'on dépense des milliards d'euros pour des LGV qui ne seront utilisées que par une minorité, le réseau ferré français classique vieillit dangereusement. Le déraillement meurtrier à Brétigny-sur-Orge le 12/7/2013 suite au mauvais entretien de la ligne l'a malheureusement confirmé. Pour justifier les lignes nouvelles on met en avant le gain de temps des voyageurs pressés, mais on ne prend jamais en compte la perte de temps pour se rendre aux nouvelles gares extérieures aux centres-villes. Je suis encore plus sceptique sur le gain de temps réel quand je vois que la longueur du trajet Bordeaux/Dax augmenterait de 20 %. On ne parle pas non plus de l'augmentation du prix du billet qui réservera ce moyen de transport aux plus riches et à ceux dont les déplacements professionnels sont payés par les entreprises. J'ai vu, en plusieurs lieux, au Nord de la Gironde et en Charente, les chantiers de la LGV Tours-Bordeaux. Je suis effarée par la dévastation de la nature que ces chantiers occasionnent ! Tout ces dégâts pour une ligne dont la rentabilité est mise en doute par la Cour des Comptes avant même sa mise en service. Il ne faut pas continuer ce massacre ! Ce projet est du gaspillage de l'argent public. Alors que l'on nous parle sans cesse de la dette publique, que l'État diminue ses dépenses, que la protection sociale est affaiblie, que les retraites baissent, on veut dépenser des milliards pour une minorité d'usagers fortunés et pressés (qui pourraient se demander s'il n'est pas urgent de ralentir, mais c'est un autre débat). Le projet des LGV Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse NE PEUT PAS ETRE DECLARE D'UTILITE PUBLIQUE. Un peu de bon sens : il faut consacrer l'argent public à entretenir et moderniser les lignes existantes et assurer des tarifs qui permettront l'accès au train au plus grand nombre ce qui donnera une alternative valable à l'usage de la voiture.
767	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : vianne lieu concerné par vos observations (commune, département) : vianne,feugarolles,xaintrailles AVIS : Ce projet de LGV est ruineux,pas de plan de financement,il va impacter durablement l'environnement ,la faune et la flore qui sont déjà mis à mal par l'activité de l'homme.Cette LGV n'apportera rien de plus à Agen et son agglomération car la future gare sera loin de tout.Des transports devrons être crée,source de pollution(diesel) et de nuisances pour les riverains. L'aménagement de la ligne existante serait plus économique et respectueux de la nature.

	Pourquoi créée une nouvelle gare alors que celle d'Agen vient d'être rénové? Bordeaux et surtout Toulouse n'ont pas attendu le TGV pour devenir ce quelles sont. Les travaux engendreront que des nuisances,boue,poussières,rotations infernale des camions et autres engins de chantiers,dégradations des routes,pollution,bruit etc.. Aucune prise en compte des biens immobiliers et des terres agricole. Les TGV ne concernent que 8%,seulement,des usagers SNCF. 9 milliards d'euros pour gagner quelques minutes alors que la fréquentation des TGV est en baisse;le prix du billet augmente régulièrement. La LGV ne concernera que quelques privilégiés qui pourront se vanté d'être arrivé à Toulouse ou à Bordeaux en X minutes en délaissant le 47 au passage. Ce projet n'est pas d'utilité publique et ne prends pas assez en compte les modalités des financement et de remboursement. Donc je dit non à la LGV.
768	Envoyé le 27/11/2014 Nom : VERGEZ Prénom : André Département de résidence : 47 commune de résidence : POMPIEY lieu concerné par vos observations (commune, département) : XAINTRAILLES AVIS : Non à la nouvelle ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse. Ce projet est trop coûteux et son utilité loin d'être démontrée. Oui à l'aménagement de la ligne existante.
769	Envoyé le 27/11/2014 Nom : FROSSARD Prénom : Philippe Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT SELVE lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT SELVE GIRONDE AVIS : Saint Selve ,le 25 novembre 2014 Monsieur FROSSARD Philippe 13 chemin de Matalin 33650 SAINT SELVE Madame , monsieur IL y a sept ans je suis venu m' installer à Saint Selve pour y prendre ma retraite , espérant repos et tranquillité. Rapidement j' ai entendu parler de la construction de la LGV, mais sans trop m’inquiéter car à priori elle ne devait pas passer près de chez moi, réaction très égoïste confortée par la croyance que ce moyen de transport était bon pour la communauté. Mais au fil du temps j' ai découvert que l'impacte sur Saint Selve serait beaucoup plus grave que certains l'ont laissé croire. En effet je découvre au cours de la dernière réunion publique

	d'information du 21 novembre 2014,que la commune va perdre définitivement des dizaines d' hectares (voies et surface technique), que la ligne va détruire irrémédiablement des propriétés agricoles de grandes valeurs économique et architecturale pour certaines, que cette ligne va massacrer des zones à fort potentiel écologique,mais aussi que le chantier nécessaire à la construction de la LGV va occasionner de nombreuses et lourdes nuisances liées aux trafique de camions et à la perturbation du réseau routier. Simultanément je prends connaissance de plusieurs rapports sur la LHV dont celui de la cour des comptes du 23 octobre 2014, qui tous dénoncent ce projet comme irrationnel car trop coûteux et non rentable . Alors , madame , monsieur,étant maintenant fermement opposé, dans l' intérêt général, au projet de la LGV BORDEAUX -TOULOUSE-BORDEAUX-ESPAGNE,qui apparaît comme inutile, ruineux et dévastateur, pouvez vous m' expliquer avec des arguments claires , vérifiables , consensuels,et vierge de tout conflits d'intérêt, pourquoi ce projet continue d' exister. Dans l' attente de votre réponse, veuillez recevoir madame, monsieur, l' expression de mes salutations distinguées. Philippe Frossard
770	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : cudos lieu concerné par vos observations (commune, département) : cudos AVIS : projet totalement absurde. on parle de 8 à 10 milliards d'euros d'investissement. ! qui va payer, qui paiera la facture dans quelques années alors que ce projet ne sera pas rentable comme pour l'autoroute de Pau, ou certaines lignes de LGV dans le nord de la France, toujours et encore le contribuable. surtout pas nos politiques ! ne vaut il pas mieux améliorer les lignes excitantes..moins coûteuses, cessons de détruire comme pour l'autoroute de Pau des millier d'ha de forets, saccager des zones dépourvues de toutes pollutions... nappes phréatiques, faunes.. 10 milliard pour quinze minutes de gagnés, ça fait cher la minute !! c'est pour nous permettre d'aller plus vite dans le mur... ce sont et encore ces politiques, ces technocrates qui soutiennent ce genre de projets non rentables, ces mêmes gens qui nous n'ont jamais investi un Franc de leur poche, créé et géré une société.. voyez le résultat de la France !
771	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : saint paul les dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : Projet GPSO AVIS : Je suis contre le GPSO qui est un honteux gaspillage dans la

	situation économique actuelle de la France !! Le GPSO nous est présenté comme le moyen de transport révolutionnaire qui permettrait de mettre Toulouse à 3h10 minutes de Paris. Je prends la liberté de signaler aux Commissaires Enquêteurs que Toulouse est à 1h15 minutes de Paris par avion. Toulouse possède un très bel aéroport (Blagnac) très loin de la saturation. D'autre part, ce Paris Toulouse via Bordeaux en 3h10 minutes suppose que le train ne marque AUCUN ARRÊT INTERMÉDIAIRE !! C'est à dire que le TGV/LGV ne dessert ni Vendôme, ni Tours, ni Châtellerault, (ligne existante) ni le Futuroscope, ni Poitiers, ni Angoulême, ni Bordeaux, ni Agen, ni Montauban .....!!! En outre la ligne nouvelle TGV/LGV aura pour effet de concurrencer le POLT qui est la ligne directe existante de Paris à Toulouse. Le POLT a pour avantage de désenclaver Limoges, Cahors..... D'autre part la modernisation du POLT est tout à fait possible, c'est la ligne du Talgo et du Capitole, qui atteignaient 200 km/h sur une partie du trajet. Le train pendulaire a été essayé sur le POLT .....mais ce n'était pas ce que voulaient les tenants du TGV/LGV. Signalons enfin que le trajet Paris-Bordeaux-Toulouse est plus long d'environ (mesure estimative) 120KM que le POLT soit 240 km pour un aller retour. Assez de gaspillage de nos impôts!!
772	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : Collectif Non à la LGV Limoges-Poitiers OUI au POLLT Prénom : Département de résidence : 87 commune de résidence : Limoges lieu concerné par vos observations (commune, département) : La totalité de la LGV Bordeaux Toulouse AVIS : « Collectif Non à La LGV Limoges Poitiers-OUI au POLLT » - 8 Rue René PECHIERAS 87100 LIMOGES Monsieur le Commissaire Enquêteur La Cour des Comptes constate d'une part que le trafic voyageur d'une LGV est toujours surestimé dans les prévisions de RFF, et d'autre part que la SNCF ne dévoile jamais les chiffres de trafic. Mais la Cour ne souligne pas que dans les études et projections, un même voyageur peut être comptabilisé au titre de plusieurs projets LGV. En effet, le dossier d'Enquête publique de la LGV Poitiers-Limoges porte sur un zonage qui englobe localement le Limousin, le Lot, la Dordogne, la Gironde et la Vienne. Ainsi, l'Aveyron, le Lot et la Dordogne voient une très grosse partie de leur trafic POLT détournée vers la LGV Limoges –Poitiers. Pourtant à la page 105 du dossier H, de l'Enquête publique en cours (analyse socio-économique) le Lot et l'Aveyron déjà comptabilisés pour la Limoges-Poitiers sont de nouveau comptabilisés et font aussi partie du projet GPSO (voir en annexe les parties surlignées en jaune). L'effet premier de ce tripatouillage de chiffres est, comme l'a déclaré le député de la Creuse Michel VERGNIER, de faire basculer un maximum de clientèle vers la ligne TGV Paris-Tours-Bordeaux pour améliorer sa rentabilité.

	La conséquence première est le tronçonnage de la ligne POLT- Paris-Orléans-Limoges-Paris, hypothèse envisagée par SNCF : les trains de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) n'iraient donc plus jusqu'à Toulouse à partir de 2017 mais s'arrêteraient à Brive-la-Gaillarde (19). Il s'agit là d'un effet contre-productif de l'aménagement du territoire qui obligerait les voyageurs du Lot, à passer par Toulouse pour se rendre à Paris en les rabattant sur cette ville en TER. De plus, si la LGV permet un voyage plus rapide en temps de trajet, le kilométrage à la charge financière des voyageurs serait nettement supérieur : alors que de Toulouse à Paris par le POLT il y a 713 km, par la LGV il y aurait 838 km. On atteindrait près de 1000 km depuis le Lot et L'Aveyron. Compte-tenu de ces éléments il serait donc judicieux de mettre en application les constatations du rapport de la Mission présidée par Emile QUINET, daté septembre 2013 et intitulé « Évaluation socio-économique des investissements publics », qui rappellent que les modèles de trafic « sont le socle de la détermination d'une large part des avantages apportés par le projet à évaluer, à la base du calcul socio-économique. C'est dire qu'ils soient fiables, robustes » En conclusion, non seulement RFF surestime ces données pour amener à une rentabilité interne faussée (TRI), d'où à terme une participation financière des Collectivités locales plus élevée, donc des citoyens contribuables, mais aussi RFF comptabilise un même voyageur sur plusieurs projets LGV, ce qui a aussi une incidence sur la surévaluation du TRI et du VAN du projet lésé par cet « excès » de voyageurs. Pour le Collectif André THEPIN porte parole N.B. La totalité de la contribution avec l'annexe sera envoyée par La Poste dès ce jour.
773	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : REY Prénom : ALINE Département de résidence : 33 commune de résidence : BORDEAUX lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Contre la destruction de 50 km2 de zones naturelles dans la forêt des Lande de Gascogne., à cause de la ligne grande vitesse Bordeaux/Toulouse. Pour le réaménagement et l'entretien de la ligne déjà existante, pour rouler plus vite, détruisant
774	Envoyé le 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : LANTON lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANTON AVIS : Encore un projet pharaonique, destructeur, coûteux et qui n'apportera rien de plus à une France qui voit un peu plus chaque jour son paysage se défigurer. Stop au bétonnage et ferraillage de nos régions déjà bien trop entamées.

775	Envoyé le 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux / Hendaye AVIS : Non à la LGV Bordeaux / Hendaye, la ligne actuelle est amplement suffisante et bien moins destructive pour l'environnement. Le gain de temps est négligeable face aux dépenses engendrés sur le parcours. L'argent du contribuable serait mieux utilisé pour améliorer les lignes existantes vieillissantes et surtout nettement plus visible aux yeux des utilisateurs locaux.
776	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : Gramond-Aliès Prénom : Benoit Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : le projet actuel dans sa globalité géographique AVIS : La création de cette nouvelle ligne se fera au détriment des lignes existantes, notamment Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, ligne majeure pour l'aménagement du territoire, dont la pérennité ne sera plus assurée (arrêts de la desserte de certaines gares).
777	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : Flament Prénom : Regine Département de résidence : 65 commune de résidence : Argeles-Gazost lieu concerné par vos observations (commune, département) : lot et Garonne AVIS : le coût exorbitant sur la portion Bordeaux Toulouse n'est pas acceptable dans un contexte de difficulté économique pour la majorité de la population au regard du claire temps sur ce trajet et même sur l'ensemble du parcours Toulouse Paris . de plus c'es une LGV dédiée à une minorité de personnes à revenus plus que confortable sans difficulté d'emploi. l'intérêt général est totalement exclu (un seul arrêt sur la portion Toulouse bordeaux) et la réduction de l'utilisation de la voiture dans une optique de transition énergétique et écologique n'est pas du tout prise en compte bien au contraire. combien de personnes transporteront ces trains ?la rénovation du POLT est beaucoup plus pertinente en terme de coût et de service à l'usager. une réflexion sur le TEMPS devient une nécessité : faut-il trouver le moyen de transport quo fera arriver avant d'être parti?
778	Envoyé le 27/11/2014 Nom : Flament Prénom : Regine Département de résidence : 65 commune de résidence : Argeles-Gazost lieu concerné par vos observations (commune, département) : lot et Garonne

	AVIS : le coût exorbitant sur la portion Bordeaux Toulouse n'est pas acceptable dans un contexte de difficulté économique pour la majorité de la population au regard du claire temps sur ce trajet et même sur l'ensemble du parcours Toulouse Paris . de plus c'es une LGV dédiée à une minorité de personnes à revenus plus que confortable sans difficulté d'emploi. l'intérêt général est totalement exclu (un seul arrêt sur la portion Toulouse bordeaux) et la réduction de l'utilisation de la voiture dans une optique de transition énergétique et écologique n'est pas du tout prise en compte bien au contraire. combien de personnes transporteront ces trains ?la rénovation du POLT est beaucoup plus pertinente en terme de coût et de service à l'usager. une réflexion sur le TEMPS devient une nécessité : faut-il trouver le moyen de transport quo fera arriver avant d'être parti?
779	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : Vélasquez Prénom : Bernard Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Louis de Montferrand lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tout le tracé, sans aucune exceprion AVIS : En dehors des dépenses scandaleuses de ce projet, dans une situation économique plus que défavorable, il parait irresponsable de massacrer des secteurs naturels, protégés ou non. TOUS les écosystèmes, sans exception, se réduisent en peau de chagrin à cause d'actions anthropologiques irréfléchies. De ce fait et selon la majorités des scientifiques compétents, l'avenir de la planète est compromis. J'adhère à ce résonnement. Par conséquent, je désigne ce projet comme une agression écologique supplémentaire et m'y oppose formellement.
780	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : Hervé Département de résidence : 33 commune de résidence : Andernos les Bains lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde, landes AVIS : Le projet ferait passer la ligne à grande vitesse à travers l'Aquitaine et surtout la forêt des Landes de Gascogne, détruisant 50 km2 de zones naturelles. C'est un projet titanesque, destructeur, inutile, et surtout très coûteux en ces temps de crise ou RFF n'arrive même pas à entretenir les lignes où passent les TER. L'Aquitaine n'a absolument pas besoin d'une nouvelle ligne à grande vitesse. La ligne actuelle Bordeaux-Hendaye est tout à fait éligible à faire passer, une fois modernisée, des trains à grande vitesse et du fret. En 1973, les essais des premiers TGV ont eu lieu sur cette ligne et des vitesses supérieures à 300 km/h ont été atteintes 45 fois, il suffit donc de la moderniser. Si Toulouse a besoin d'être désenclavée, il faudra trouver une solution moins coûteuse en la reliant à Brive jusqu'où arrivent les TGV mais l'Aquitaine et son environnement naturel n'ont pas à supporter le désenclavement de Toulouse.

781	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : BADIANO Prénom : Jean-François Département de résidence : 82 commune de résidence : LABASTIDE SAINT-PIERRE lieu concerné par vos observations (commune, département) : LABASTIDE SAINT-PIERRE AVIS : 1/ Impacts sur l'environnement. L'enorme impact d'un tel projet est-il 100% compensé, c'est à dire que toute dégradation du milieu naturel est-il compensé? De quelle maniére? Est-ce pris en compte dans le budget? 2/ Cout du projet. Pourquoi ne pas considérer la rénovation des voies existantes pour permettre une amélioration (en termes de disponibilité , de ponctualité, de prix...). Les gains en temps annoncés ne sont pas réalistes et sur un trajet Toulouse Bordeaux, resteront minimes, comparés aux sommes demandées. De plus, les rapports de la cour des compte mettent en avant un déficit chronique des lignes TGV, ce n'est donc pas en continuant sur cette fuite en avant dans des investissement hors normes que les choses vont s'arranger. Je suis totalement opposés à ce projet démesuré et irresponsable . Il serait plus judicieux de revoir l'existant, l'améliorer. Les populations locales subiront sans le moindre avantage ou si peu. il est encore temps d'arrêter la mégalomanie et de devenir raisonnable et d'écouter et travailler avec les personnes responsables qui proposent des alternatives intéressantes. Pourquoi ne sont-elles pas écoutées? Je suis pour le progrès mais quand il est raisonné et correctement quantifié, ce qui n'est pas le cas ici. Merci de bien vouloir prendre en compte mes remarques et je serais reconnaissant de recevoir des réponses à mes questions. Cordialement.
782	Envoyé le : 27/11/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Bernos Beaulac lieu concerné par vos observations (commune, département) : L'ensemble du tracet AVIS : En tant qu'habitante de la Gironde je m'oppose totalement au projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et cela pour les raisons suivantes ; Du point de vue écologique, il y a incohérence. Le gouvernement nous parlent de préservation de l'environnement, de zones humides nécessaire à la biodiversité, de protection de ressources en eau, d'économie de l'espace, met en place des espaces protégés (Natura 2000, ZNIEF, Parc Naturel) , localement les élus s'efforcent de

	mettre tous cela en place, de réaliser des PLU (Plan Local d'Urbanisme) cohérents, d'avoir une gestion du territoire axée sur une politique d'économie de l'espace (arrêt du mitage, concentration de l'habitat dans les bourgs) de protection de terre agricole, protection des périmètres de captage des eaux. Quelle cohérence entre les politiques d'aménagement et de protection des espaces naturels ? Le triangle ferroviaire au sud de Bernos Beaulac est positionné en pleine zone humide (comme à notre Dame des Landes et à Sivens, à croire qu'il y a une volonté de les faire disparaitre) et réserve de biodiversité du bassin du Ciron. Il s'agit du lieu le plus emblématique en termes de réservoir de biodiversité et, par ce projet, il deviendra le lieu le plus emblématique de l'incohérence des politiques publiques de la protection de l'environnement. A cela il faut rajouter les millions de m3 de terre qu'il va falloir trouver, déplacer, créant des trous béant, modifiant les nappes phréatique, les lignes à hautes tension à ériger créant là aussi des mécontentements et refus. En tant qu'habitante de la Gironde je m'oppose totalement au projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Lina Peyrusson Hofmann.
783	Envoyé le : 26/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Bernos Beaulac lieu concerné par vos observations (commune, département) : L'ensemble du tracet AVIS : En tant qu'habitante de la Gironde je m'oppose totalement au projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et cela pour les raisons suivantes ; Du point de vue écologique, il y a incohérence. Le gouvernement nous parlent de préservation de l'environnement, de zones humides nécessaire à la biodiversité, de protection de ressources en eau, d'économie de l'espace, met en place des espaces protégés (Natura 2000, ZNIEF, Parc Naturel) , localement les élus s'efforcent de mettre tous cela en place, de réaliser des PLU (Plan Local d'Urbanisme) cohérents, d'avoir une gestion du territoire axée sur une politique d'économie de l'espace (arrêt du mitage, concentration de l'habitat dans les bourgs) de protection de terre agricole, protection des périmètres de captage des eaux. Quelle cohérence entre les politiques d'aménagement et de protection des espaces naturels ? Le triangle ferroviaire au sud de Bernos Beaulac est positionné en pleine zone humide (comme à notre Dame des Landes et à Sivens, à croire qu'il y a une volonté de les faire disparaitre) et réserve de biodiversité du bassin du Ciron. Il s'agit du lieu le plus emblématique en termes de réservoir de biodiversité et, par ce projet, il deviendra le lieu le plus emblématique de l'incohérence des politiques publiques de la protection de l'environnement. A cela il faut rajouter les millions de m3 de terre qu'il va falloir trouver, déplacer, créant des trous béant, modifiant les nappes phréatique, les lignes à hautes tension à ériger créant là aussi des

	mécontentements et refus. En tant qu'habitante de la Gironde je m'oppose totalement au projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.
784	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : MOULIN Prénom : Guy Département de résidence : 47 commune de résidence : Pont du Casse lieu concerné par vos observations (commune, département) : lgv Bordeaux Toulouse AVIS : Cette ligne LGV est une aberration complète et de plus extrêmement coûteuse sans plan de financement élaboré. 1) Pourquoi aberrante et coûteuse ? a) La durée du trajet : Toulouse – Paris est annoncé à 3h10, ce qui implique de ne pas avoir d'arrêt à Montauban, ni à Agen. Dans des conditions favorables chaque arrêt fait perdre environ ¼ d'heure (décélération, prise en compte des voyageurs et accélération). b) Aucune fréquence en gare d'Agen n'a été annoncée. 2) Le coût de ce projet est estimé à plus de 9 milliards d'euros or d'après le rapport de la Cour des Comptes les coûts sont toujours sous estimés donc au final beaucoup plus onéreux. Le financement n'étant pas déterminé quel les en seront les conséquences pour les utilisateurs et les contribuables. 3) Ce projet amène un gâchis de terres agricoles. Rien que dans le Lot et Garonne, 71 km de ligne avec un fuseau de 1 km. De large en moyenne. Les terres agricoles très riches en représentent un tiers, soit plus de 2000 ha. En continuant ainsi à geler des terres va se poser le problème majeur de l'alimentation des populations. Ceci amènera des cultures intensives avec leur coté néfaste. 4) L'implantation de la gare rive gauche, va impacter en la pénalisant fortement la rive droite de la Garonne, (Villeneuve, Fumel ….) 5) L'aspect humain avec toutes ces expropriations. 6) Obligation de gérer l'entretien et le fonctionnement de deux gares pour Agen et Montauban. 7) Pourquoi ne pas avoir créé de nouvelles gare à Bordeaux et à Toulouse ? 8) Enfin le rapport de la Cour des Compte souligne une corrélation très faible entre une LGV et un développement économique significatif. 9) A l'heure des performances des médias (Visio- conférences …), est-il vraiment opportun de dépenser autant d'argent. 10) Et si comme l'indique la Cour des Comptes le trafic voyageurs était fortement sur évalué ? quant sera-t-il de la rentabilité ? 11) Enfin je pense que pour Toulouse, il eut été plus rationnel de développer le train pendulaire, un peu moins rapide, mais pouvant utiliser à moindre frais les lignes actuelles. Pour toutes ces raisons, je suis foncièrement contre ce projet qui n'amènera pas les bienfaits envisagés, le contribuable paiera…….
785	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : BISSIER Prénom : Joëlle Département de résidence : 33 commune de résidence : LAVAZAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : MARIONS, CUDOS, BERNOS BEAULAC, ESCAUDE; GIRONDE

	AVIS : Non au projet LGV Bordeaux Dax et Bordeaux Toulouse tel qu'il est conçu actuellement. Il représente un coût Pharaonique pour un intérêt mineur. il est destructeur et dévastateur sur le plan environnemental (zone natura 2000, zones humides, parc naturel Régional des landes de Gascognes.). Il est totalement inadapté aux besoins.
786	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : Bujon Prénom : Xavier Département de résidence : 33 commune de résidence : Andernos les bains lieu concerné par vos observations (commune, département) : Facture biganos AVIS : Pas d'accord pour saboter encore une France déjà defigurer, je suis pour une amélioration de la voie existante entre Bordeaux et l'Espagne .
787	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : bardou Prénom : jean-michel Département de résidence : 64 commune de résidence : mouguerre lieu concerné par vos observations (commune, département) : région Aquitaine AVIS : Je suis opposé à la construction des lignes LGV Boreaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
788	Envoyé le : 27/11/2015 Nom : LEDUC Prénom : CHRISTIAN Département de résidence : 33 commune de résidence : LOUBENS lieu concerné par vos observations (commune, département) : sud-gironde AVIS : Bonjour, Je n'habite pas directement sur le tracé du projet. Mais je suis concerné en tant que citoyen de cette zone géographique. Les habitants et passants vont voir les paysages défigurés pour un non-sens économique. En effet, dans le contexte actuel où il est demandé à tous de "faire des efforts" pour cause de crise, pourquoi gaspiller de l'argent public dans des projets inutiles et néfastes? L'entretien, la sécurisation et la modernisation des voies existantes permettraient aussi de développer un trafic ferroviaire local. Le développement des trajets départementaux est un investissement d'avenir, essentiellement en campagne. Les services publics hospitaliers et d'enseignement nécessiteraient aussi des investissements DANS LA MÊME ZONE!! Il suffit de voir comment le sud-gironde et l'entre-deux-mers sont de plus en plus sinistrés de ce point de vue. Ce genre de projet accélère la casse des services publics de santé,

	d'éducation, de transports collectifs. Les populations et la nature en subissent directement les conséquences. Je souhaite que ce projet ne voit pas le jour...
789	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : Clermont lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : La ligne LGV est essentiellement tournée vers le transport de passagers. Cette ligne permettra de gagner quelques minutes supplémentaires par voyageur. Ce gain de minutes, qui pourrait éventuellement se traduire par un gain financier pour les usagers, rapporté aux retards engendré par l'encombrement des principaux axes routiers par le fret routier international, c'est dérisoire. Les encombrements sur les axes routiers coûtent extrêmement cher à la société et est un frein au développement économique. Un accent tout particulier doit être mis sur le développement du fret et des modes de transit routier/rail. Le développement pour un nouvel axe ferroviaire oui, mais au service du fret et non des voyageurs. Le développement des gares multimodales, orientées fret, le rajout de trains pour ne pas gréver les temps de transit. Un bilan carbone nettement amélioré, et la circulation des personnes sur les fins de trajets train , post train (proches agglomérations et agglomérations) plus rapides car moins encombré par le fret international. Cdlt.
790	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : AMBIFEU Prénom : SARL Département de résidence : 40 commune de résidence : SAINT AVIT lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT AVIT AVIS : Mont de Marsan a toujours excentré. L autoroute et maintenant la LGV sont les meilleures choses qui puissent arriver à cette ville endormie. Vive la LGV.
791	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : COLTIER Prénom : Michel Département de résidence : 40 commune de résidence : poyanne 40380 lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Projet beaucoup trop couteux tant sur le point de vue financier que sur le point de vue écologique par rapport à ce qu'il apporterait réellement à l'économie Landaise

792	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : ouahabi Prénom : stéphanie Département de résidence : 47 commune de résidence : Nérac lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : A l'heure où on les restrictions budgétaires frappent tout le monde, et notamment les collectivités territoriales, ce projet semble complètement incohérent. Les communes vont voir leurs subventions diminuer de façon conséquente, des efforts sont demandés, alors pourquoi ce projet devrait-il voir le jour ? Pour d'éventuels emplois me direz-vous ! On sait que ce sera des grosses entreprises qui effectueront les travaux, les locaux n'auront que des miettes et encore ce sera ponctuel.... D'un point de vue écologique, ce projet empiétera sur les terres agricoles, et abîmera la faune et la flore, tout cela pour gagner quelques minutes.... C'est inadmissible !!!
793	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : SIMON Prénom : Claude Département de résidence : 40 commune de résidence : saint pierre du mont lieu concerné par vos observations (commune, département) : mont de marsan AVIS : je suis favorable à la réalisation de la ligne lgv qui permettra de désenclaver la ville de mont de marsan préfecture des landes et je l espère permettra des projets industriels qui manque dans le département des landes créateur d emplois
794	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : TABOURIER Prénom : PASCAL Département de résidence : 40 commune de résidence : SOUSTONS lieu concerné par vos observations (commune, département) : SOUSTONS AVIS : OK mais respecter un budget serré ainsi que les habitants vivant sur le tracé.
795	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : bonnamy Prénom : joelle Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : contre la LGV trop couteux nuisible pour l'environnement mieux vaut ameliorer l'existant
796	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : Avataneo Prénom : Hubert Département de résidence : 40 commune de résidence : Vieux boucau les bains lieu concerné par vos observations (commune, département) : Léon

	40550 AVIS : J'exerce une activité dans le tourisme et la nouvelle ligne permettra de trouver et d'acheminer de nouveaux clients. personnellement j'attend beaucoup de ce tronçon pour mes déplacements vers bordeaux et Paris
797	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : BOURGOIN Prénom : JEAN Département de résidence : 40 commune de résidence : Saint Pierre du Mont lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Il est temps que département soit désenclavé, dans l'impossibilité d'avoir une plate forme aérienne en raison des implantations militaires.
798	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : RICHERDT Prénom : GERARD Département de résidence : 40 commune de résidence : DAX lieu concerné par vos observations (commune, département) : DAX . LANDES AVIS : Bonjour Prenant en considération que : - la ligne actuelle ne semble pas "saturée" - l'augmentation du trafic ne semble pas exponentiel - je ne suis pas d'accord avec les prévisions supposées de développement de la région par la réalisation de cette ligne -au regard des couts exorbitants du Km construit d'une ligne LGV , Je ne suis pas favorable à la création d'une nouvelle ligne mais favorable à la réhabilitation de la structure existante .
799	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : Guillot Prénom : Jean-Pierre Département de résidence : 40 commune de résidence : Dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : Dax AVIS : Si j'ai bien compris la gare LGV se situerait à Mont de Marsan... Si tel était le cas, il n'aura été tenu compte du traffic de tous les curistes qui empruntent la ligne les menant directement à Dax... Encore une décision bien pensée pour l'activité générale de Dax et donc du Département ! Mais je suis sur que j'ai mal compris et que vous allez m'expliquer ! Donc à vous lire. Cordialement. JP Guillot
800	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : MARTHIENS Prénom : Luc Département de résidence :: 40 commune de résidence : TOSSE lieu concerné par vos observations (commune, département) :

	Departement Landes AVIS : Nous tenons à nous associer à notre CCI des landes et affichons notre soutien en tant que dirigeant de société à la création d'une voie de TGV pour les Landes et plus généralement pour l'Aquitaine. Nous pensons en effet que la création de telles infrastructures est urgente et primordiale au développement de notre tissu économique et touristique. Nous sommes d'ailleurs très étonné de la lenteur de ce projet commencé déjà il y a plus de 9 ans.
801	Envoyé le : Le 27/11/2014 Nom : SARL RTEA Monsieur DESOUCHE Prénom : Philippe Département de résidence : 40 commune de résidence : ARTASSENX lieu concerné par vos observations (commune, département) : AQUITAINE(Landes) AVIS : Nous sommes déjà dans une zone Zone Rurale Revitalisée(ZRR), (voir chambre des métiers), je penses donc qu'il serait utile pour l'Artisanat en général d'être desservi par la LGV. Seule la côte Landaise compte!
802	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : ROLLAND Prénom : Robert Département de résidence : 87 commune de résidence : NIEUL lieu concerné par vos observations (commune, département) : BORDEAUX-TOULOUSE AVIS : Que faire après le rapport de la Cour des Comptes ? Toutes celles et tous ceux qui, de plus ou moins près, ont participé à la construction et à l'évolution des dossiers relatifs aux projets de LGV, n'ont pas été surpris par le rapport de la Cour des Comptes, intitulé « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence » et daté 23 octobre 2014. La Cour reprend des historiques, fait le constat des « dérives » décidées, subies, consenties, par le système ferroviaire français, ses décideurs et responsables, et dresse un bilan des conséquences qui ne pouvaient pas manquer d'en résulter. La première dérive est celle qui a consisté à faire passer le processus de décision de l'analyse socio-économique (combien ça coute et combien cela va rapporter) à l'analyse « multicritère » (mais encore trop « technique ») puis à l'analyse « multidimensionnelle » (où tous les arguments sont « bons » à prendre, d'où qu'ils viennent), allant jusqu'à reléguer la première à la dernière étape de la constitution d'un dossier, « soit très tard dans le processus de décision ». Rapport de la Cour, page 60. La seconde a conduit à solliciter toujours plus largement et davantage les Collectivités territoriales, pour les raisons que l'on sait, et donc à entrer dans l'engrenage des « contreparties » légitimement demandées par ces Collectivités, en juste retour de leur participation financière à l'ensemble du projet, des études à sa réalisation.

	La troisième tient à la « concertation » qui a eu dès l'origine une finalité masquée : susciter l'adhésion du public à un projet présenté dans ses grandes lignes, en créer le « besoin » ou l'envie, s'assurer et entretenir une clientèle de partisans et faire-valoir. Le maître d'ouvrage, RFF, et sa tutelle, l'Etat, portent l'entière responsabilité de cette manière de procéder qui a fini par conférer un semblant de consistance à des projets ne comportant aucune nécessité. Faut-il pour autant considérer l'avancement de ces dossiers comme irréversible, en partie en raison des dépenses déjà engagées ? Ne faut-il pas au contraire arrêter les frais ? « Un investissement n'est pas vertueux par principe », rappelle le Président de la Cour, Didier MIGAUD, suggérant par là qu'il peut contribuer à accroître une dette qu'il faudrait « en même temps » combattre. La Cour met en relief, dans sa conclusion générale, la contradiction existant entre vouloir « poursuivre une politique de « tout TGV », et « entreprendre parallèlement une rénovation accélérée du réseau classique ». Nous connaissons votre attachement au Service public ferroviaire français, à sa qualité, au service rendu au plus grand nombre. Nous apprécions le soutien que vous apportez aux engagements d'entretien et aux décisions de modernisation annoncés après le tragique accident de Brétigny/Orge. Déjà sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, les premiers effets positifs, en confort, régularité, temps de trajet, ont été remarqués. Nous pensons qu'il faut poursuivre dans cette voie, et, si possible, non seulement aller plus rapidement vers un changement de matériel, mais aussi ranimer pour le développer le service FRET, pour les raisons évidentes que l'on connaît. En toute hypothèse, ce projet de LGV verra sa concrétisation, si elle était décidée, au-delà de l'année 2030. D'ici-là, il aura créé localement de nouvelles « insatisfactions », rappelle la Cour, par le gel du foncier, l'obsolescence des études, l'attentisme auquel se verraient condamnés celles et ceux qui sont au cœur de l'activité économique de notre région, ou qui souhaitent venir y participer. Comme l'a fait remarquer judicieusement l'un d'entre vous après avoir pris connaissance du rapport de la Cour des Comptes : « Si on doit abandonner la LGV, alors il faut tripler le budget pour la POLT… Ce qui coûte cher, c'est surtout de ne jamais prendre de décision. Et si on est cohérent, alors on refait la ligne POLT immédiatement ». Ces propos de bon sens trouveront-ils l'écho qu'ils méritent ? Robert ROLLAND 27 novembre 2014 Membre du Collectif « NON à la LGV-LP & OUI au POLLT »
803	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : bertin Prénom : Johan Département de résidence : 40 commune de résidence : capbreton

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : dax AVIS : Bonjour, Mon entreprise est basée sur capbreton beaucoup de déplacement se font sur le territoire et cela ne pourra qu ' améliorer l 'ensemble des services de l'entreprise ainsi que la vie de chacun etc .....
804	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : Carcen ponson lieu concerné par vos observations (commune, département) : Carcen ponson 40400 AVIS : Non au nouveau tracet Bordeaux/Laluque.Oui à l aménagement de la ligne existante.Projet dispendieux inutile.
805	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : FEDERATION BTP 31 Prénom : Frédéric Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : PROPOSITION DE CONTRIBUTION DE LA FBTP 31 à l'enquête publique sur la LIGNE LGV BORDEAUX/TOULOUSE En Haute-Garonne, 30000 foyers ont, au moins, un de leur membre qui exerce une activité dans le BTP 4000 intérimaires exercent, en Haute-Garonne, leur activité dans la profession. En Haute-Garonne, 6000 jeunes sont en formation BTP, dont plus de 3000 apprentis. 8500 artisans exercent leur fonction dans l'une ou plusieurs des spécialités du BTP. Au total ce sont donc plus de 50000 familles qui, en Haute-Garonne, ont au moins un des membres qui tire un revenu d'une activité dans le BTP C'est dire l'impact direct sur l'emploi BTP que peut générer un chantier de l'envergure de la LGV Bordeaux/Toulouse. Le secteur bâtiment sera, lui aussi, particulièrement concerné au regard du grand projet immobilier qui devrait requalifier le quartier Matabiau. Enfin, comme le prouvent des études universitaires de première importance, l'impact de la création d'une voie de communication stratégique irrigue, tout au long de son parcours, des zones d'activités qui sont autant d'emplois, d'équipements et de logements. Pour toutes ces raisons, la Fédération du BTP de la Haute-Garonne, les 450 entreprises qui y adhèrent et les 12000 emplois qui y sont rattachés, apportent leur complet soutien à la réalisation de la ligne LGV Bordeaux/Toulouse et aux grands projets immobiliers qui y sont annexés.

806	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : RIBOULET Prénom : Madeleine Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : Département de Tarn et Garonne AVIS : Je m'oppose à la construction de la ligne LGV Toulouse Bordeaux pour les raisons suivantes: - le coût de cette ligne qui fera gagner quelques minutes à un petit nombre de privilégiés sera supporté par tou les contribuables. Cet argent serait mieux employé pour d'autres politiques pibliques (éducation, santé...liste non exhaustive). Cette ligne ne servira donc pas l'intêret général et ne répond pas aux besoins de l'immense majorité de la population - la construction de cette ligne entraînera la destruction d'espaces naturels dont des espaces protégés, sans parler des nuisances apportées aux riverains proches et loiintains par le transport des matériaux nécessaires; - les sommes dépensées pour cette construction le seront au détriment de l'entretien , de la rénovation et du développement des lignes existantes de proximité, indispensables pour le maintien des populations dans les villes et villages de notre région. Elles aggraveront l'endettement de la SNCF. À Montauban le 27 novembre 2014
807	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : de Schoutheete Prénom : Camille Département de résidence : 82 commune de résidence : Saint Cirice lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : CONTRE une LGV Toulouse-Bordeaux. Pourquoi ? Coût faramineux sans rapport avec la rentabilité espérée. Les prévisions étaient à près de 2 milliards il y a 5 ans, on est à plus de 7 Milliards ! Je refuse de payer, de participer à cette gabegie qui n'aura aucune vraie retombée au niveau des emplois. Si les LGV enrichissaient les zobnes qu'elles traversent, ça se saurait. Au contraire, la Cour des Comptes et même SNCF font marche arrière. Des têtes pensants nous disent que ce ne sera jamais rentable. Une étude a démontré que la rénovation répondrait aux besoins : gain de temps, gares qui restent en centre ville, pas expropriations de personnes, peu de terres imapctées, réel gain de temps. En bref, un coût à la minute gagnée bien moindre. Je refuse de cautionner un projet inutile alors qu'il existe une alternative de bon père de famille qui satisferait le plus grand nombre. N'est-ce pas cela l'utilité publique ??
808	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : FREYSSINEL Prénom : Pierre Département de résidence : 33 commune de résidence : 33510 ANDERNOS lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble

	du projet Aquitaine AVIS : Nous sommes contre cette course aux dépenses pharaoniques non raisonnée ,ces destructions de nos espaces naturels.Alors que dans le même temps on brade notre patrimoine pour un peu d'argent (actuellement Toulouse Blagnac) . Il faut revenir sur terre,raison garder et préserver ce qui peut l'être .
809	Envoyé le ; 27/11/2014 Nom : Laborde Prénom : Pierre Département de résidence : 33 commune de résidence : Blanquefort lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : L'intérêt de cette ligne LGV est indéniable,compte tenu du gain de temps dans les liaisons Sud Ouest-IdF-NORD
810	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : MEILLIER Prénom : Anne-Marie Département de résidence : 47 commune de résidence : saint urcisse lieu concerné par vos observations (commune, département) : toutes les communes du 47 AVIS : Trop coûteux ! La France manque d'argent et elle va investir dans un projet qui n'est absolument pas nécessaire ! Commençons par économiser en se servant des lignes existantes. Pourquoi défigurer encore plus nos campagnes alors qu'on parle de plus en plus d'un cadre de vie meilleur et environnemental ? On constate de plus en plus des dégradations environnementales et on continue à détruire. Pour ces raisons, je demande l'abandon pur et simple du projet LGV Bordeaux Toulouse
811	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : DUPOUTS Prénom : Alexandre Victor Département de résidence : 40 commune de résidence : Eugénie les Bains lieu concerné par vos observations (commune, département) : Eugénie les Bains AVIS : Bonjour, En tant que dirigeant du Bar Hôtel Restaurant Chez Léonie à Eugénie les Bains, je ne peux qu'encourager ce projet à voir le jour. Mon établissement accueille tous les jours des pensionnaires venant des "quatre coins de l'hexagone", me faisant la remarque sur la difficulté à rejoindre notre joli village thermal. Leur venue est un vrai parcours du combattant car ils doivent changer au minimum 2 fois de train avant d'arriver à Mont de Marsan (le chef lieu de notre département), puis ils sont obligé prendre un taxi pour rallier la 10ème station thermale à l'échelon national: dès leur arrivée, pour certains le bilan est déjà fait avant même d'avoir mis un pied aux thermes"nous irons à Bride les bains l'année prochaine, trop compliqué d'arriver jusqu'ici"

	Quand on sait l'effort fourni conjointement depuis 25 ans par les collectivités territoriales , Mme et M. Guérard afin de faire de ce village un organe vital du tissu économique de notre communauté de communes , une vitrine du thermalisme en France, avoir ce genre de réflexion nous renvoi l'idée que tout a été fait pour accueillir nos visiteurs, encore faut il qu'ils arrivent jusque là... A mon sens, à l'heure où notre industrie touristique côtière connait de grandes difficultés et où la réalité économique nous amène à réfléchir sur le devenir et le sens à donner à notre activité touristique, il serait irresponsable de ne pas chercher de solutions pour rendre encore plus attractif notre beau département en rattrapant son retard et son déficit en matière d'accessibilité et de transport. C'est à mon sens la première chose à régler pour commencer le renouveau landais, se réapproprier notre territoire en le rendant accessible. Avec tout mon soutien, Alexandre Dupouts
812	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 82 commune de résidence : Saint-Cirice lieu concerné par vos observations (commune, département) : commune de Saint-Cirice AVIS : Un projet d'une inutilité flagrante, qui ne fera qu'enfoncer la France dans sa détresse financière, alors qu'en faisant rénover les voies existantes, elle pourrait économiser beaucoup plus qu'un projet comme celui de cette LGV
813	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : labrouche Prénom : philippe Département de résidence : 40 commune de résidence : MOUGUERRE lieu concerné par vos observations (commune, département) : AIRE SUR L ADOUR AVIS : Entièrement pour la LGV qui va donner un sens à la gare de mont de marsan et béneficier à tous les villages autour!!!!
814	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : PERNIN Prénom : CLAUDE Département de résidence : 40 commune de résidence : MEILHAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : DAX AVIS : Il me semle d'utilité public de pousser à la réalisation de ce projet afin que les Landes poursuivent sont développement touristique et industriel, de plus le lancement de grands travaux dans le contexte économique actuel sera sans aucun doute un support d'activité majeur pour toutes les entreprises locales et leurs salariés.

815	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : DUBEARNES Prénom : BRUNO Département de résidence : 40 commune de résidence : ORX lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Mes déplacements professionnels me conduisent à prendre fréquemment le train pour de nombreuses destinations en France, notamment Paris et la région sud-est. La réalisation de la ligne TGV Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax me ferait gagner un temps précieux pour mes déplacements et me ferait faire des économies. Actuellement, au départ de Dax, il n'est pas possible d'arriver à Paris avant midi, ce qui oblige à partir la veille pour de nombreuses réunions. Comme beaucoup de professionnels autour de moi, j'espère vraiment : - qu'il sera possible, grâce à la nouvelle LGV, de faire un aller retour Landes-Paris dans la journée (actuellement il faut prendre l'avion), - qu'il sera plus rapide d'aller à Montpellier en train qu'en voiture (ce n'est pas le cas actuellement), - qu'il ne sera plus nécessaire de passer par Paris pour aller à Lyon en train. La liaison TGV Dax - Toulouse - Montpellier est une priorité pour moi et pour tous ceux qui n'ont pas besoin de passer par Paris pour des liaisons régionales transversales. Ces nouvelles liaisons TGV seront aussi un bénéfice certain pour la planète (je travaille dans le domaine de l'environnement, je n'aime pas avoir à prendre l'avion pour des trajets nationaux, ou à passer par Paris pour aller à Lyon en train). J'espère aussi vraiment que le fret ferroviaire France - Espagne sera développé sur le réseau ferré actuel. Merci de l'attention que vous porterez aux besoins des professionnels
816	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : HARRIBEY Prénom : Marie-Josée Département de résidence : 33 commune de résidence : La Teste de Buch lieu concerné par vos observations (commune, département) : ligne Bordeaux Dax Bordeaux Toulouse AVIS : Avis défavorable au projet GPSO de lignes ferroviaires nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Quelques arguments entre autres: Il s'agit aujourd'hui non pas d'aller plus loin mais de relocaliser et de favoriser les activités de proximité. -Projet dévastateur qui balafre une zone Natura 2000 et introduit une nouvelle coupure de territoire pour ses habitants, hommes et animaux, dans une région déjà impactée; - Le rapport de la Cour Des Comptes dénonce « un gain de

	temps dérisoire », « un trafic surestimé », et un projet « ne répondant pas aux besoins de mobilité des citoyens ». Par contre la modernisation des lignes existantes avec une meilleure desserte locale est une solution plus adaptée et plus favorable à l'utilité publique!
817	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : gaspoz Prénom : michel Département de résidence : 40 commune de résidence : biscarrosse lieu concerné par vos observations (commune, département) : biscarrosse landes AVIS : je suis pour ce projet qui j'en suis sûr nous permettra de dynamiser notre région et de l'ouvrir au reste du pays ainsi qu'aux pays voisins.
818	Envoyé le 27/11/2014 Nom : DEGARDIN Prénom : Jean-François Département de résidence : 40 commune de résidence : Saint Pierre du Mont lieu concerné par vos observations (commune, département) : Mont-de-Marsan AVIS : La LGV Bordeaux-Dax avec une gare à Mont de Marsan est une nécessité pour le développement économique de cette agglomération. Cette ville subit depuis de trop longues années la mauvaise desserte SNCF. Pouvoir aller à Paris en 2h30 est une opportunité à ne pas manquer. Ne pas avoir cette LGV c'est annuler l'attractivité de la ville, dans l'avenir. De même, aller à Toulouse, en Espagne, c'est un important bonus pour une ville comme Mont de Marsan. Bref, il ne faut pas gâcher une chance comme celle-là pour l'intérêt de notre agglomération et du tissu économique.
819	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : SALLAN Prénom : Jo Département de résidence : 81 commune de résidence : Gaillac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toute la ligne AVIS : Bonjour, Cette ligne à grande vitesse va couter un argent fou à la collectivité (9 milliards d'aujourd'hui,donc beaucoup plus)pour un résultat tout à fait ridicule L'aménagement de la ligne actuelle permettrait largement : -de ne perdre qu'1/4 d'heure en temps entre Toulouse et Paris -d'avoir les moyens d'aménager également la ligne via Cahors et Limoges,, -de financer les T E R . Je ne parle même pas: - de la catastrophe engendrée au niveau de l'aménagement du territoire,

	-des couts liés au Partenariat Public Privé(qui paiera le manque à gagner crée par le déficit de cette ligne ? L'argent des contribuables ira une fois de plus enrichir le concessionnaire privée ; gabegie) Un tel projet dépasse l'entendement de gens "normaux" L'intérêt général ne peut être envisagé sous cette forme. Il est toujours étonnant de voir des gens très instruits se tromper ainsi ? Tous les exemples de P P P coutent un prix fou à l'état ! Et on voudrait continuer ? Les contribuables sont-ils plumables à merci ? Pour moi,ça suffit,retour d'urgence à l'intérêt général.
820	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : Cadeillan Prénom : Alain Département de résidence : 47 commune de résidence : Moncaut lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : Ce projet est trop coûteux ! Il faut réhabiliter et améliorer la ligne actuelle Bordeaux Toulouse .La vitesse moyenne sera améliorée et ne nécessitera pas des coûts exorbitants . La ligne LGV Bordeaux Toulouse est trop chère et nous n'avons plus les moyens . Elle va impacter pour longtemps et de manière irréversible nos paysages , détruire des terres agricoles dont nous aurons besoin dans l'avenir . Des milliards d'euros dépensés pour gagner quelques minutes alors qu'aujourd'hui les gens peuvent travailler dans les trains grâce aux technologies 3-4 G et Internet.
821	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : d'houdain Prénom : marie Département de résidence : 40 commune de résidence : tarnos lieu concerné par vos observations (commune, département) : landes AVIS : Ce projet est ruineux, dévastateur pour la nature .Il serait ruineux alors que l'on peut aménager la ligne existante . Toutes les différentes études qui ont été faites à grands frais le disent et aussi que cela suffirait jusque vers 2030 ou 35.Pour ces raisons et bien d'autres encore je tiens à manifester mon opposition à ce projet
822	Envoyé le : 27/11/ 2014 Nom : Créac'h Prénom : Claude Département de résidence : 47 commune de résidence : Barbaste lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je suis contre la construction de la ligne LGV Bordeaux Toulouse . La raison principale est le coût pharaonique des travaux pour un gain de temps espéré relativement minime .

	Vous messieurs qui allez donner l'ordre de la construction , vous allez nous endetter pour des dizaines d'années. A l'heure ou on doit faire des économies quel aberration.
823	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : Prost Prénom : Monique Département de résidence : 33 commune de résidence : Talence lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toutes les communes de Gironde et des Landes AVIS : e projet de Ligne à grande vitesse qui va passer à travers l'Aquitaine et surtout la forêt des Lande de Gascogne, détruisant 50 km2 de zones naturelles est un projet titanesque, destructeur, inutile, et surtout très couteux en ces temps de crise ou RFF n'arrive même pas à entretenir les lignes où passent les TER. L'Aquitaine n'a absolument pas besoin d'une nouvelle ligne à grande vitesse. La ligne actuelle Bordeaux-Hendaye est tout à fait éligible à faire passer, une fois modernisée, des trains à grande vitesse et du fret. En 1973, les essais des premiers TGV ont eu lieu sur cette ligne et des vitesses supérieures à 300 km/h ont été atteintes 45 fois, il suffit donc de la moderniser. Si Toulouse a besoin d'être désenclavée, il faudra trouver une solution moins couteuse en la reliant à Brive jusqu'où arrivent les TGV .
824	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : Mesplède Prénom : Alain Département de résidence : 40 commune de résidence : Lucbardez et Bargues lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Bonjour, J'ai assisté à la réunion publique d'informations à Mont de Marsan (40) le 6/11/2014. J'ai surtout relevé et été convaincu par les arguments des opposants à la LGV qui prouvent, très facilement, l'inutilité d'un tel projet : Un coût exorbitant pour la création d'une ligne nouvelle Bordeaux-Dax avec 70 kms de plus que l'actuelle ligne ferroviaire, pour un gain de temps de 4 minutes ente Bdx et Dax lors d'arrêts aux gares intermédiaires, par rapport au trajet sur la ligne actuel rénovée et mise aux normes, comme cela se fera ou se fait, pour un coût largement inférieur. Le positionnement de la garde de LUCBARDEZ (trompeusement appelé "Gare de Mont de Marsan") ajoute un délai supplémentaire de 15 à 20 minutes depuis le centre de Mont de Marsan. Les habitants de Saint Pierre du Mont ou MDM auront tout aussi vite fait d'aller à DAX comme c'est le cas aujourd'hui devant la pénurie des dessertes de la préfecture landaise ! La mairesse de Mont de Marsan, pensant défendre le projet de LGV, criait haut et fort ce 6/11/2014, que Mont de Marsan a besoin de

	dessertes de trains régionaux : c'est ce qui s'appelle se tirer une balle dans le pied puisque la LGV, si elle supportera des SRGV d'un coût tout aussi exorbitants que la ligne qui les supportera, n'est pas destinée initialement aux liaisons locales mais aux liaisons nationales et internationales (PARIS-MADRID !!!).Le peu de dessertes régionales actuelles Bordeaux- Mont de Marsan prouvent que le marché est quasi-inexistant en la matière. Ce n'est pas la ligne LGV qui créera le besoin : ceci est une escroquerie intellectuelle et financière. Pour aborder enfin le volet environnemental qui sera mis très à mal par ce projet dantesque (pertes nouvelles d'espaces naturels), je tiens à souligner un seul point à titre d'exemple édifiant : la ligne ferroviaire actuelle est en ligne droite DIRECTE entre Bordeaux et DAX (avec son barreau Morcenx-Mont de Marsan). Cette ligne droite, est non seulement un bon sens ancestral car c'est le chemin le plus direct (donc le plus rapide !) entre deux points, mais en plus, elle respecte strictement les réseaux aquifères Ouest et Est des Landes, en passant strictement au milieu d'eux. la ligne nouvelle créerait une nouvelle saignée du réseau aquifère Est, encore plus importante que celle créée inutilement pour l'A65. Je vous remercie de bien vouloir prendre en compte ce petit plaidoyer CONTRE ce projet inutile et coûteux. Ceci devrait facilement contribuer à conduire à ne pas déclarer ce projet "d'utilité publique". Le contraire serait, surtout à cet instant de notre vie politique et sociale, tout à fait choquant. Merci AM
825	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : CHARLOU Prénom : Bertrand Département de résidence : 47 commune de résidence : TONNEINS lieu concerné par vos observations (commune, département) : LOT ET GARONNE AVIS : Le cout de ces lignes TGV n'est pas aujourd'hui arrêté ni définitif et il va impacté obligatoirement les finances de notre département notre région ,alors que la rentabilité de cet équipement n'est pas démontré. Les lignes actuelles sont loin d'être saturées et même si cela était dans un avenir lointain ,il me semble que doubler les voies dans certaines zones et mettre des trains en attente dans certaines gares pour laisser le passage aux trains plus rapides Pour ce qui est du Lot et Garonne quel gain de temps de la gare St Jean à Bordeaux et la gare actuelle d'Agen en ville Pourquoi ne pas utiliser la ligne Agen Auch et installer la gare Tgv à l intersection de cette ligne afin de pouvoir desservir le Gers et Agen par des navettes ferroviaires Cette solution qui me parait de bon sens qui n'a même pas été étudiée ce qui prouve que le projet est de joindre les grandes métropoles entre elles et de ne pas desservir les zones plus faiblement habitées Comme tous les trains ne s'arreterons pas tous à la nouvelle gare Nous les regarderons passer C'est pourquoi le propose le développement des lignes existantes afin d'éviter ce gâchis financier et écologique et je dis non au projet

	LGV
826	Envoyé le 27/11/2014 Nom : CABE Prénom : Bernard Département de résidence : 33 commune de résidence : 33650 SAINT MORILLON lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MORILLON AVIS : Coût du projet trop élevé et dont l'enveloppe sera sûrement dépassée comme tous les projets aussi longs à mettre en oeuvre. Impact négatif sur les vignobles , la forêt et les réseaux routiers
827	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : dutrop Prénom : michel Département de résidence : 33 commune de résidence : Andernos Les Bains lieu concerné par vos observations (commune, département) : Andernos Les Bains AVIS : Après avoir examiné les avantages et les inconvénients de ce projet je suis contraint d'ajouter mon nom à la liste de ceux qui pensent que ce projet ne doit pas être réalisé. C'est avec regret que je me range à cette orientation (c'est pourquoi je dis "contraint") car la course au progrès et à la croissance qui était le ressort de notre économie depuis plus de 50 ans doit être remplacée maintenant par l'optimisation de la consommation de l'énergie, du temps, et des ressources terrestres. Le TGV nous a fait franchir une grande étape dans l'accélération de nos déplacements, mais il est temps dans ce domaine-là aussi, de se satisfaire de ce qui est en place et d'utiliser au mieux les investissements déjà faits avant d'en réaliser d'autres Nous devons à nos enfants cet effort de modération dans tous les domaines de notre vie de tous les jours, pour les aider à mieux vivre malgré les perspectives inquiétantes prévues mais souvent ignorées sciemment dans les domaines du climat,, de la disponibilité des ressources terrestres, et de la surpopulation
828	Envoyé le : 27/11/2014 nom : Delahunty Prénom : Andrew Département de résidence : 40 commune de résidence : St Geours de Maremne lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Geours de Maremne AVIS : Je suis convaincu que le LGV est primordiale pour l'avenir de notre department.
829	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : - commune de résidence : ANDERNOS les Bains

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Cette ligne LGV Bordeaux Toulouse / Bordeaux Dax me semble être une aberration tant sur le plan écologique (déforestation) qu'au niveau coût de l'opération .Car n'oublions pas que nous sommes en période de crise très sévère et le réseau actuel, avec quelques améliorations, peut très bien assurer ces liaisons encore pour de nombreuses années. Et ce projet titanesque ne ferait gagner au bout du compte que quelques minutes. Je me prononce donc pour un non catégorique à ce projet.
830	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : - commune de résidence : ANDERNOS les Bains lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Cette ligne LGV Bordeaux Toulouse / Bordeaux Dax me semble être une aberration tant sur le plan écologique (déforestation) qu'au niveau coût de l'opération .Car n'oublions pas que nous sommes en période de crise très sévère et le réseau actuel, avec quelques améliorations, peut très bien assurer ces liaisons encore pour de nombreuses années. Et ce projet titanesque ne ferait gagner au bout du compte que quelques minutes. Je me prononce donc pour un non catégorique à ce projet.
831	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : Larrey Prénom : Alain Département de résidence : 40 commune de résidence : Mugron lieu concerné par vos observations (commune, département) : Mont de Marsan AVIS : je suis favorable a cette ligne LGV cela sera une grande porte ouverte pour toute notre région , il est important quelle soit vite réalisé .
832	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : COMEX LOYCE Prénom : Christianne Département de résidence : 40 commune de résidence : TARNOS lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Après les déclarations du gouvernement déclarant les LGV comme trop onéreuses dans un contexte ou la France rencontre de sérieux problèmes financiers et qui avait annoncé sa préférence pour un entretient et une modernisation des voies existantes, je suis surprise de découvrir que le projet est maintenu. Sans tenir aucun compte de toutes les études faites et qui vont toutes dans le même sens en pointant du doigt le gaspillage d'argent public qu'impliquerait la construction d'une nouvelle ligne. A une époque ou le gouvernement demande des efforts sans précédents aux citoyens en developant la pauvreté on comprend mal que l'état puise l' argent dans la poche des contribuables pour enrichir les

	grandes entreprises . Il y a quelque chose de profondément immoral et ce n'est nullement pour l'utilité publique. Je demande donc à M Le Commisaire Enquéteur de se prononcer CONTRE ce projet totalement inutile
833	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : MIAUX de REDON Prénom : christine Département de résidence : 47 commune de résidence : ESTILLAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : ESTILLAC 47310 AVIS : 1- ce projet est trop couteux dans le contexte de grave crise financière de notre pays qui s'endette davantage tous les jours. 2-il ne sert qu'a "gagner " quelques minutes -estimées à une 10aine- entre Agen et Toulouse par ex. 3- AU PRIX DE DESTRUCTIONS ENORMES : perte de terres agricoles , destructions de batiments de maisons 4-POLLUTION sonore dramatique pour les habitants limitrophes , qui seront piégés et ne pourront vendre leur bien 5-pollution aussi de la foret des LANDES qui est un sanctuaire naturel et un lieu de ressourcement Tout cela ne sert à rien, constitue un énorme gaspillage des fonds publics et sûrement au bénéfice de certains: VINCI bien sûr , des investisseurs peut etre à qui l'on pourrait faire miroiter un avantage d'infrastructure pour investir à Agen par exemple.. Il y a déja des lignes ferroviaires existantes qui je crois ne sont pas saturéés,et le seront encore moins vu les difficultées de notre pays qui ne vont faire que croître par l'effet de la mondialisation. l'argent public doit être employé de TOUTE URGENCE à mettre en oeuvre une ENERGIE PROPRE : ni nucleaire(dont provient l'électricité des TGV) ni gaz à effet de serre- automobiles et avions actuellement. CETTE CONSTRUCTION SERAIT UN COMBAT D'ARRIERE GARDE, ALORS QUE LES URGENCES SONT AILLEURS UTILISONS LES FONDS PUBLICS A SORTIR DU NUCLEAIRE , A DEVELOPPER LES ENERGIES PROPRES : SOLAIRE ,EOLIEN , HYDROGENE et pour le fret : COMMENT PRODUIRE LOCALEMENT ?
834	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : ribera Prénom : michel Département de résidence : 47 commune de résidence : xaintrailles lieu concerné par vos observations (commune, département) : xaintrailles AVIS une ligne lgv qui coûteras 4 fois plus chère que les lignes existantes et qui vas casser toute notre nature . Ceux qui la veule , il faudrait que çà leurs passent sur leurs maisons comme messieurs Rousset , Malvy, notre amis lot et garonnais DIONIS et bien d'autre peux être ça leurs feraient du bien.

835	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : PONTENS Prénom : BRUNO Département de résidence : 47 commune de résidence : NERAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tracé BORDEAUX TOULOUSE AVIS : Par la présente je tiens à exprimer mon profond désaccord sur le projet de ligne LGV entre Bordeaux et Toulouse. Non à ce projet ruineux, il est souhaitable de moderniser les lignes existantes. Non à ce projet qui ne sera jamais rentable et dont les études sur la rentabilité sont faussés. Les lignes LGV ne sont pas rentables et on continuera à régler les déficits. Non à un projet qui va détruire de nombreux hectares, exproprier des familles entières, enlaidir notre région qui doit continuer à jouer son rôle d'attrait touristique. Non à ce désastre écologique, des gravières à créer, des lignes hautes tension... Je veux que mes impôts soient utilisés pour dynamiser l'emploi, créer des crèches, des maisons de retraite, du développement touristique....et pas pour engraisser des sociétés de BTP qui surfacturent les travaux, exploitent les travailleurs... Non à un gain de 15 minutes en dilapidant des milliards...
836	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : LAPARADE lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47 AVIS : Avons-nous besoin d'une ligne de TGV ! Combien de millions pour combien de minutes gagnées ? Et gagner du temps, OK, mais pour en faire quoi ??? Et qui aura les moyens de gagner ce temps-là ? Ce qui pose la question de la rentabilité d'une telle ligne ... Enfin, quid des zones traversées, tant naturelles qu'habitées ? Ce projet est parfaitement inutile d'autant qu'il existe déjà des lignes ferroviaires sur les mêmes axes et qu'il suffit de les moderniser si nécessaire ! Merci de renoncer à ce projet coûteux, qui n'apporte rien à la majorité.
837	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : Cittone Prénom : Michel Département de résidence : 33 commune de résidence : Barsac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité :

 Elle serait ruineuse :
 Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres).
 Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes).
 Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.
 Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher.
 Elle serait dévastatrice :
 Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.
Il est très important de préciser clairement dans nos contributions que nous sommes opposés à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

 La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable.
 La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.
 Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension.
 L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple.
 Elle est inutile :
 À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines.
 Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco).
 Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires

	télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.
838	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : SEBBAN Prénom : CLAUDE Département de résidence : 47 commune de résidence : ANZEX lieu concerné par vos observations (commune, département) : plusieurs communes du lot et garenne AVIS : 1) coût exorbitant pour des communications qui concernent un pourcentage très faible d'individus ou de familles, alors que les transports départementaux entre communes sont délaissés. 2) nécessité d'entretenir et sécuriser les lignes existantes, cette dépense sera de toute façon nécessaire. 3) les Toulousains de ma connaissance, personnes normales et à prioris intéressées par une ligne rapide Toulouse Paris sont stupéfaites de savoir que cette nouvelle ligne LGV passera par Bordeaux et non directement par Brive - Limoges et découvrent le surcoût incompréhensible pour un gain de temps minime. 4) Lot et Garonnais, je n'accepte pas financer la mégalomanie de quelques personnes politiques ou industrielles au détriment d'une majorité qui ne bénéficiera de ces investissement. 5) On nous bride tous les jours en nous culpabilisant de vivre au dessus de nos moyens ... cherchez l'erreur.
839	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : Moule de la raitrie Prénom : Xavier Département de résidence : 47 commune de résidence : Feugarolles lieu concerné par vos observations (commune, département) : Feugarolles 47230 AVIS : Mettre un TGV qui va s'arrêter 2 fois entre bordeaux et Toulouse avec des nouvelles gares loin des centres d'agen et montauban a quoi ça sert? Aucun gain de temps ,campagne dévastée,région qui va être ruinée par ce chantier titanesque et inutile a tout point de vue Keynes c'est fini..... Et enrichir les betonniers ça suffit Il faut m'expliquer a quoi ça sert.... Le bon sens c'est la rénovation et la modernisation des lignes existantes

	Lignes qui aujourd'hui sont pourries .rare sont les trains qui sont a l'heure
840	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : LE BETEY PLAGE BOISEE A SAUVEGARDER Prénom : Association de protection de la nature Département de résidence : 33 commune de résidence : Andernos-les-bains lieu concerné par vos observations (commune, département) : vallee du Ciron, forêt des landes de Gasgogne, bassin versant du bassin d'Arcachon AVIS : Mesdames, Messieurs Lassociation Le Betey, plage boisée à sauvegarder s'est donné pour mission de sauvegarder la nature non seulement autour du ruisseau et du port du Bétey à Andernos les bains mais également sur tout le bassin d'Arcachon. Les lignes à grande vitesse ont un impact sur le bassin versant du Bassin dArcachon Au niveau de la protection de la nature : les tracés passent dans un site Natura 2000 la vallée du Ciron pour aller de Bordeaux à Dax et de Paris à Toulouse, en balafrant notre territoire, sont inacceptables. Une emprise de LGV mesure entre 140 et 160 mètres de large. Le chantier du Nord de la Gironde, la ligne Tours-Bordeaux montrent qu'une ligne LGV prend 16 hectares par kilomètre Pour quelles raisons ? Ce projet répond-il à un besoin ? Ce projet date d'il y a une dizaine d'années et depuis de nouvelles pratiques de transport (covoiturage, avion à faible cout, location de voitures) ou le développement des conférences téléphoniques ont dispersé les voyageurs. De plus, un voyageur est soucieux du temps qu'il met pour aller de son domicile à l'endroit exact de sa destination et du temps qu'il met à aller d'une ville à l'autre. En moyenne, la LGV ne fera gagner que 11 minutes… Gaspiller des hectares de forêts à l'heure où elles sont si précieuses, gaspiller l'argent de nos impôts pour une réalisation dont tout le monde conteste l'utilité ne paraît pas digne d'un état qui s'engage lors de la conférence environnementale de cette fin novembre à protéger la nature et la biodiversité. Nous vous demandons d'émettre un avis défavorable à ces projets de ligne à grande vitesse. Clarisse Holik présidente de l'association Le Betey, plage boisée à sauvegarder
841	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : ruffie Prénom : francois Département de résidence : 33 commune de résidence : mouliets lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : Je suis défavorable à la réalisation de travaux pharaoniques. Le cout des atteintes à la nature ne sera pas compensé par les avantages du projet.

842	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : LAHITTE Prénom : RENE Département de résidence : 40 commune de résidence : ONDRES lieu concerné par vos observations (commune, département) : ONDRES AVIS : PEU DE TRAINS SUR LA LIGNE ACTUELLE ET PEU REMPLIS UNE NOUVELLE LIGNE A UN PRIX FARAMINEUX POUR FAIRE GAGNER UN PEU DE TEMPS A QUELQUES USAGERS ET BEAUCOUP D'ARGENT A DES GRANDS GROUPES PRIVES EST UNE ABERRATION DANS L'ETAT DES FINANCES DE NOTRE PAYS
843	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : FEUGAROLLES lieu concerné par vos observations (commune, département) : FEUGAROLLES AVIS : Je ne vois pas l'utilité d'engager de tel frais pour une ligne qui ne rapportera rien!! il existe suffisamment de lignes existantes à réaménager à moindre coût.
844	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : BOMMES lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternais dans sa globalité AVIS : Madame, Monsieur, Plusieurs personnes s'interrogent autour de moi sur les impacts que pourront avoir ces travaux et la création de ces voies qui vont traverser le ciron. A l'origine des brouillards matinaux et du botrytis qui permet l'élaboration de vins de sauternes, n'y t'il pas un risque de réchauffement du ciron par la destruction de ces zones humides, cette déforestation,...? Beaucoups de questions restent sans réponses. Du fait que qu'on touche au ciron,(trame verte et bleue censée être protégée avant tout travaux d'urbanisme!) peut t'on envisager d'approfondir les études officielles le temps de bien considérer les véritables impacts directs (conséquences après travaux modification des courants,...) et les éventuels impacts indirects (réchauffement ? ,...) et jusqu'aux éventuels effets sur les brouillards, s'il y'en a, pour protéger le Sauternais (paysage viticulture oenotourisme?) A l'heure ou on ne parle que d'économie et d'écologie n'est t'il pas plus raisonnable et prudent de réhabiliter les voies actuelles? Merci de votre attention et pour les actions que vous mènerez pour que ce projet soit mené avec toutes les précautions qui s'imposent. Bien cordialement

845	Envoyé le : 27/11/2014 . Nom : vigreux Prénom : ghislaine Département de résidence : 82 commune de résidence : pompignan lieu concerné par vos observations (commune, département) : pompignan 82 AVIS : Bonjour, je suis pour l'aménagement des voies existantes beaucoup moins onéreux. Contre ce projet pharaonique d'une LGV inutile dans un contexte de crise, quelques minutes pour quelques milliards ! n'y a t il pas d'autres priorités ???? L'étude du cabinet Claraco est suffisamment explicite et claire ! Le fait que ce projet soit toujours d'actualité est simplement scandaleux ! ne sommes nous pas assez endettés ? pas seulement les caisses de l'état, mais celles des citoyens ! qui sera responsable des éventuelles fissures, sur un terrain aussi instable nous craignons que les vibrations accélèrent la production de fissures ??? et endommagent nos maisons ! qui sera responsable ? Cordialement
846	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : BISSIER Prénom : Bernard Département de résidence : 33 commune de résidence : LAVAZAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : Marions, Cudos, Escaudes, Lerm et Musset et Bernos Beaulac en Gironde NON aux lignes nouvelles. Projet inutile, ruineux et dévastateur. La rénovation des lignes existantes au Plan national serait bien plus souhaitable. Ce projet LGV est un gouffre financier en puissance. Avons-nous les moyens de gaspiller 12 à 14 milliards d' euro, voire plus.
847	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : st-médard d'eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Non à ce projet dévastateur qu'est la LGV Non à tout cet argent gaspillé Non à la destruction de notre environnement OUI à la rénovation des voies existantes et à leur réaménagement OUI à la préservation d'une qualité de vie
848	Envoyé le : 27/11/2014 Nom : FONTAN Prénom : Bernard Département de résidence : 40 commune de résidence : Saint Pierre du Mont lieu concerné par vos observations (commune, département) : MONT DE MARSAN AVIS : L'utilité de cette ligne LGV sur Mont de Marsan est primordiale pour industriel. en résumé, j'en ai un peu marre de dire à mes

	clients qu'aucune desserte ferroviaire rapide n'est disponible dans la préfecture. Oublier la desserte de Mont de Marsan par la LGV serait condamner à jamais notre préfecture à l'enclavement et à celui de ses entreprises. Je suis chef d'entreprise dans un secteur technologique, mes clients me rient au nez. Cà suffit, agissons.
849	Envoyé le : 28/11/2014 Nom : LAFITTE Prénom : FRANCOIS Département de résidence : 40 commune de résidence : labatut lieu concerné par vos observations (commune, département) : labatut AVIS : Je suis dirigeant d'un groupe d'entreprises dans l'Agro-alimentaire. Nous employons plus de 100 salariés pour notre activité sur le département des Landes. Nous considérons le projet de LGV sur la portion Bordeaux /Dax comme vital pour le maintien de nos activités et nos emplois. Actuellement les déplacements de nos cadres et salariés en direction de Bordeaux ou Paris , Bruxelles sont compliqués et très onéreux pour l'entreprise. l'entreprise doit supporter des Coûts de 550 € de frais d'avion air France pour faire Pau ou Biarritz/Paris. Ces déplacements sont nécessaires pour notre activité de ventes à l'exportation et les réunions aux Ministères et administrations. Nous dépensons plus de 500.000 euros dans les déplacements par an et le surcoût de l'absence de transport rapide terrestre est de l'ordre de 50.000 euros par an. Au delà des coûts, il s'agit de faire bénéficier à nos salariés de condition de déplacement qui leur permettent de voyager facilement et économiser leur temps pour l'activité professionnelle. Ce confort de travail serait très appréciable. pour ce qui est de notre clientèle, celle-ci est très vigilante sur le temps passé dans les transports et évite de venir nous visiter. Ils préfèrent acheter en Belgique ou Hollande. Ils peuvent contacter , visiter et faire les achats dans une demi-journée de déplacement sur Bruxelles ou Anvers. La concurrence est sévère et l'absence de transport rapide est un frein à notre développement commercial.
850	Envoyé le : 28/11/2014 Nom : duluc Prénom : florecen Département de résidence : 33 commune de résidence : budos lieu concerné par vos observations (commune, département) : budos AVIS : Non à la LGV Coût Déboisement inutilit&

	Oui au renforcement de la ligne existante
851	Envoyé le : 28/11/2014 Nom : dillon Prénom : martine Département de résidence : 47 commune de résidence : ambrus lieu concerné par vos observations (commune, département) : ambrus47 AVIS : projet inutile une simple amélioration de la ligne existante suffirait , le gain de temps est vraiment minime (20 mn entre Paris et Toulouse) la modernisation du réseau actuel suffirait amplement le projet ne créera pas d'activités , ni d'emplois pour la région le projet supprimera une grande partie de nos campagnes (5000 hectares de foret et de terre agricole d'truite) une dépense inutile et couteuse qui ne fera qu'augmenter une dette déja importante
852	Envoyé le : 28/11/2014 Nom : NARBAITZ Prénom : JEAN PAUL Département de résidence : 64 commune de résidence : URRUGNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 AVIS : La vanité de nos élus est incommensurable. Comment parler de gain de temps, sur le parcours BORDEAUX - DAX , quand on rallonge le parcours actuel de 70 km, avec un arrêt à chaque gare LGV? L'amélioration des voies actuelles en ligne droite seraient idéales, pour amener les voyageurs, dans le même temps, à DAX Pourquoi, ne pas utiliser les trains pendulaires, en aménageant les voies actuelles, cela coûtera 5 fois moins cher, et on pourra en plus rénover les voies utilisées par les TER. Messieurs les décideurs, sachez être à l'écoute des utilisateurs, et entretenir les voies actuelles, pour que les TER, puissent encore demain circuler dans tout le département. Vous allez appauvrir le département des LANDES , en accélérant l'exode des jeunes landais sur les métropoles BORDEAUX , TOULOUSE. Pensez à nos enfants, qui paieront la DETTE . Et toutes ces familles que vous allez déchirer, et arracher de leur maison, Je ne suis pas contre le TGV, mais contre le LGV,C'est un projet démesurer et trop coûteux. A qui profites le crime ? Certainement pas aux utilisateurs? Soyez humbles et écoutez les payeurs.

853	Envoyé le 28/11/2014 Nom : LABAN Prénom : JEAN Département de résidence : 40 commune de résidence : LABENNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : LABENNE AVIS : La LGV ne sert à rien!!!!et coûte trop cher. C'est un projet qui ne sert qu'a assouvir la soif de nos hommes politiques à se mettre en avant et laisser une trace dans l'histoire même si celle-ci ressemble à un tas de m..... L'argent nécessaire à cet investissement n'est pas là et si on arrive à en débloquer alors il devrait être dépenser pour d'autres projets porteurs d'avenir. Ce train, s'il s'arrête partout, ne servira à personne. La ligne Paris - Marseille n'a même pas atteint les objectifs alors ne parlons pas de Bordeaux - Dax - Mont de Marsan.... Il n'y a que 60 minutes de trajet entre Mont de Marsan et Bayonne; on va y gagner 5 minutes? Je rappelle ici le slogan: 1 Km de LGV = un collège. Qu'en est-il de l'éducation? Des projets de ce types ont déjà été abandonnés chez nos voisins (Magnet Bahn en Allemagne) et ceux-ci sont en train de calculer la sortie du TGV car non vivable... L'Allemagne est quand même bien devant la France en matière d'économie et beaucoup d'autres choses, pourquoi ne regardons nous pas chez nos voisins? L'orgueil personnel devrait passer après le bien de la communauté, mais ça, malheureusement, a été oublié depuis fort longtemps. Ici on se bat déjà avec YEGO, on n'a pas besoin de LGV. Cordialement
854	Envoyé le 28/11/2014 Nom : LIOT Prénom : Dominique Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : L'ensemble du projet AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles", Après avoir pris connaissance du dossier de l'enquête d'utilité publique du Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) je tiens à manifester mon opposition à ce projet pour les raisons suivantes : - les dégâts environnementaux sont phénoménaux (4830 ha concernés dont 2400 sur terres agricoles contre 175 pour la ligne actuelle) - le cout général de 9 milliards d'euros est inconcevable au regard de ce que permettrait cette somme en matière d'amélioration du réseau existant, particulièrement les petites lignes comme Montréjeau - Luchon en Hte Garonne sur laquelle pèse la menace de fermeture, mais aussi les multiples gares de la région menacées, voire supprimées - force est de constater que le développement des LGV s'est aussi fait au détriment des dessertes grandes distances non TGV - la ligne POLT doit être améliorée, comme la Toulouse Bordeaux (éventuellement avec les shunts Agen et Montauban) - le débat qui traversait le mouvement écologiste il y a une dizaine d'année sur le TGV comme alternative "possible" à la folie des navettes aériennes Toulouse Paris (émissions records de gaz à effet

	de serre) peut aujourd'hui être tranché techniquement par les multiples alternatives ferroviaires aux LGV. - est-il inacceptable de passer une dizaine de minutes "de plus" dans le train entre Toulouse et Bordeaux si on est bien dans ce train et qu'on économise 6 milliards pour les investir dans l'amélioration du réseau SNCF - RFF ? Pour moi, non ! Est-il désagréable de partir de Toulouse en couchette peu après minuit pour arriver à Paris Austerlitz vers 7h10 ? Pour moi, non ! - mon opposition à ce projet est aussi portée par mon attachement au service public de l'ex SNCF. Dans l'attente de votre réponse, veuillez recevoir, Monsieur le Président, mes sincères salutations Dominique LIOT dominique.liot@gmail.com 54 rue du Béarnais Apt RC droit 31000 Toulouse
855	Envoyé le 28/11/2014 Nom : Larché Prénom : Jean-François Département de résidence : 33 commune de résidence : Pessac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernos-Beaulac (Landes) AVIS : Je suis stupéfait du peu d'intérêt que vous faites des questions environnementales et , notamment, des sites Natura 2000, en particulier ceux du Gât-Mort et de Saucats. D'autre part dans le Ciron, comme sur Roquefort se trouvent des sites riches de population reliques de hêtres, avec leur cortège de flore et faune qui en font des milieux d'une grande rareté. Je ne parle pas non plus des populations de chiroptères (vallon du Cross à Roquefort) pour lesquelles ces destructions de biotopes vont à contre-sens des plans nationaux d'actions engagés par les association et l'Etat lui-même. Si les chemins de fer restent des moyens de locomotion d'avenir, le système du Grande Vitesse n'a d'intérêt que pour un petit nombre. Les lignes actuelles sont largement suffisantes après modernisation de l'existant. Déjà, des sites N2000 ont été détruits pour la A65 sans justification et les prétendues "mesures compensatoires" n'ont aucun in
856	Envoyé le 28/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : DAX lieu concerné par vos observations (commune, département) : DAX AVIS : je suis favorable au projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax
857	Envoyé le 28/11/2014 Nom : BOULOUIS Prénom : Patrick

	Département de résidence : 40 commune de résidence : Mont de Marsan lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Dans un département ou les entreprises de BTP, moteur de l'économie locale et nationale, manquent cruellement de volume d'activité et surtout de visibilité, nous privant ainsi d'embaucher et d'investir, nous nous devons de privilégier la pérennité de nos emplois et encourager de tels investissements.
858	Envoyé le 28/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 32 commune de résidence : BERRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : LOT ET GARONNE AVIS : Bonjour, L'on nous parle tout les jours d'argent de nos impôts qu'il faut utiliser a bon essayant !! le projet de ligne à grande vitesse est 'il vraiment rentable entre Bordeaux et TOULOUSE ? certes un Bayonne-Bordeaux -Paris gain de temps ou un Toulouse -Brive-Clermont -Paris permettrais de désenclaver la région centre ;un aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse permettrais de gagné 50% du différentiel prévu avec un tgv donc pourquoi faire des investissements Enormes pour une rentabilité très limité voir nos homologue Italien qui on des modification de ligne sans avoir refait entièrement pour gagner de la vitesse ; sans compter des pertes de terres agricole pour les vallées et des nuisance supplémentaires !! Donc arrêtons ce projet ! cordialement .
859	Envoyé le 28/11/2014 Nom : GERON Prénom : GUY Département de résidence : 33 commune de résidence : St SELVE lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE AVIS : -Est-ce vraiment un projet d'intérêt général? -Le coût estimé de ce projet semble exorbitant alors que RFF et SNCF sont déjà endettées et la ligne sera déficitaire (cf la cour des comptes) -Le tracé touchera des zones naturelles très sensibles dont certaines sont classées Natura 2000 (versants du Saucats et du Gat Mort et zone de Beaulac Bernos) même si le projet propose des viaducs. -Une ligne fret ne serait-elle pas plus réaliste parallèle à la ligne existante et dont le coût serait bien moindre? -Pourquoi adopter un train à grande vitesse pour ne gagner que quelques minutes et que d'autres alternatives de transport se font jour : covoiturage, transports aériens low cost. Non à la LGV Oui à un projet moins dispendieux et respectueux de l'environnement.

860	Envoyé le 28/11/2014 Nom : CAZALS Prénom : Jean Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : favorable à la création de la ligne TGV Bordeaux-Toulouse en priorité, et Bordeaux-Dax en deuxième priorité
861	Envoyé le 28/11/2014 Nom : LEFEBVRE Prénom : Stéphane Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Bonjour A l'heure ou le réseau classique est en train de mourir, en particulier dans les régions déjà mal desservis par le transport collectif (Ex Ligne Clermont Ferrand Brive), que la cours des compte fustige le modèle de TGV, que les finances publiques sont au plus bas, que le changement climatique impose une économie relocalisée ces 2 lignes ne doivent pas voir le jour. Priorité doit être faite au réseau classique que les usagers de toutes catégories sociales utilise quotidiennement alors que les lignes TGV sont et le seront de plus en plus utilisés par les populations aux plus hauts revenus. Le développement économique ne passe pas uniquement, loin s'en faut, par la desserte TGV
862	Envoyé le 28/11/2014 Nom : MERLET Prénom : Geneviève Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT SELVE lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT SELVE, GIRONDE AVIS : La construction de cette LGV va porter gravement atteinte à l’environnement de notre commune et de notre département avec la mise en péril de la zone de captage d’eau douce et la destruction à la fois des propriétés viticoles et des forêts pour le tracé et pour l’exploitation des gravières (au total une estimation basse de 4800 hectares de végétation détruits). 2 ouvrages majeurs vont impacter les communes de Saint Selve, Castres et Portets . Tout d’abord un viaduc de plus de 400 mètres de long et de plus de 17 mètres de haut va enjamber la zone du Gat Mort et traverser la source de captage d’eau de Belle-Font (cela partira de derrière Civrac pour passer derrière Foncroise). Ce viaduc n’aura pas de mur anti-bruit. Ensuite la création d’une zone de travaux de plus de 70 hectares à partir de Roqueton servira de base logistique et d’exploitation de gravière pour alimenter les travaux de la LGV. Plusieurs millions de tonnes de gravas seront ainsi transportés sur les routes de la commune pendant les années que dureront les travaux. Conséquences : va et vient et nuisances sonores intolérables ! D’un point de vue financier cela va représenter un endettement sur 60 ans, qui sera supporté par nos impôts quelle que soit leur origine (Europe, états, régions, départements). Il n'est pas question que je

	supporte, ni que mes enfants et petits-enfants supportent cet endettement. L'investissement de 7,8 milliards d'euros pour réaliser 300 kilomètres de voies rapides se fera au détriment des autres investissements pour la région. Alors que nous avons tant besoin de Lycées, de crèches, d'EHPAD et de structures de soins. Enfin, les consommations d'électricité d'un TGV étant 2 à 4 fois supérieures à celle d'un train régional, cela va nécessiter la création de nouvelles lignes haute tension qui vont suivre le tracé LGV. Encore des nuisances et des surconsommations non moins négligeables. Il faut développer le tissus régional et les TER y jouent un grand rôle pour l'ensemble de la population alors que les déplacements de mégapoles à mégapoles ne concernent qu'une infime partie de la population, tout ça pour gagner quelques précieuses minutes ? Notre cadre de vie est extrêmement précieux alors ne le massacrer pas.
863	Envoyé le 28/11/2014 Nom : Cockenpot Prénom : Benoit Département de résidence : 65 commune de résidence : Vier-Bordes lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : La création d'une ligne nouvelle à grande vitesse pour faire gagner 20 minutes sur le trajet Bordeaux Toulouse aura un coût pour la collectivité et un impact environnemental très important pour ne bénéficier qu'à une minorité de privilégiés. Il serait socialement et économiquement plus judicieux de réserver un tel investissement à l'entretien et l'amélioration nécessaire du réseau existant pour préserver la desserte du territoire et répondre aux besoins de la grande majorité des usagers
864	Envoyé le 28/11/2014 Nom : rouby Prénom : elisabeth Département de résidence : 82 commune de résidence : campsas lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : les cimetières sont remplis de personnes pressées mais plus sérieusement NON LGV tout simplement par bon sens. gagner du temps paris toulouse en passant par bordeaux c'est une aberration et le tracé le moins directe notre réseau français n'est plus entretenu correctement , certaines désertes sont supprimées alors faire du neuf au lieu d'entretenir les lignes ce n'est pas judicieux mais très couteux réaménager les lignes existantes ne seraient pas plus couteux et créerait autant d'emploi faut il sacrifier des terres agricoles, exproprier des concitoyens pour satisfaire certains hommes politiques? si vous êtes pressés prenez l'avion : pas plus cher , surtout imbattable en temps et vous voyagez en toute sérénité avec vos bagages mais dans le train vos bagages deviennent des boulés NON LGV marre de devoir payer pour un projet inutile et laisser à nos enfants et petits enfants une nouvelle dette

865	Envoyé le 28/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : MURET lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE AVIS : Je pense que le TGV est un outil de développement économique important pour Toulouse et sa région. L'avion ne doit pas rester le seul moyen pour se rendre à Paris notamment.
866	Envoyé le 28/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : BAZAS lieu concerné par vos observations (commune, département) : CAPTIEUX 33 AVIS : Je suis totalement contre cette nouvelle ligne. Les anciennes lignes existantes mériteraient d'être développées et mieux entretenues. Un seul gain: faire gagner seulement quelques minutes de transport à une minorité de voyageurs. Mais beaucoup de nuisances et notamment: - des dégâts environnementaux importants - une dépense financière faramineuse - un environnement humain mis à mal -une augmentation des prix des billets Il y' en a marre de ces projets inutiles. A l'heure ou la France se dit en crise, notre argent serait bien mieux utiliser pour des projets à taille humaine, plus respectueux de l'environnement. Je ne peux m'empêcher de penser que ce type de projet n'apporte qu'à certains gros entrepreneurs/sociétés de construction... Mais à nous, habitants du territoire concerné, que nous apporterait t'elle ???
867	Envoyé le 28/11/2014 Nom : DAURENSAN Prénom : DIDIER Département de résidence : 47 commune de résidence : MONGAILLARD lieu concerné par vos observations (commune, département) : MONGAILLARD 47230 AVIS : LA LIGNE LGV PASSE SUR MA COMMUNE MONGAILLARD JE SUIS VIGNERON AOC BUZET CETTE LIGNE VA IMPACTER MON VIGNOBLE NOTAMMENT SUR LE BRUCA LE LIEU OU NOUS AVONS UNE PARCELLE DE VIGNE ET DES BOIS UNE ROUTE PASSE SUR CETTE PARCELLE EN PARTIE EN ESPERANT QUE NOUS SERONS DEDOMMAGE POUR LA PARCELLE ENTIERE NOUS SOMES BIENTOT A LA RETRAITE NOTRE FILS DOIT REPRENDRE MAIS CELA VA ETRE DIFFICILE AVEC UN VIGNOBLE AMPUTE DE PLUSIEURS HECTARES TOUT CELA EST UNE ABERATION EN CETTE PERIODE DIFFICILE POUR NOTRE PAYS

868	Envoyé le 28/11/2014 Nom : Cholet Prénom : Annie Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Projet en général AVIS : Je trouve ce projet scandaleux. Pourquoi dépenser autant d'argent public pour un projet inutile qui ne fait gagner que 20 ou 30 minutes aux usagers !!!!! Et qui va, pour cela, défigurer la ville de Toulouse, car il implique la démolition de tout un quartier de maisons toulousaines construites à la fin du XIX ème siécle, quartier qui sera remplacé par des bâtiments construits en matériaux de piètre qualité qui ne sont pas pérennes et se dégradent souvent très vite dans le temps. Avec les projets modernes, Toulouse perd peu à peu son idendité et c'est bien dommage. De plus, ce projet va dégrader les campagnes qu'il va traverser avec son nouveau tracé. Tout ça pour quoi ? En cette période, soi disant de crise et d'austérité, l'argent public pourrait sans doute être mieux employé. De plus je ne comprends pas pourquoi sur internet, je ne peux accéder au dossier de l'enquête publique, il y a donc un problème de communication..... Voici la page internet http://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Grand-Projet-Ferroviaire-du-Sud-Ouest-GPSO/Lignes-nouvelles-Bordeaux-Toulouse-Bordeaux-Dax Accueil > Publications > Publications légales > Grand Projet Ferroviaire du Sud Ouest (GPSO) Quand on clique sur Accéder au dossier d'enquête en cliquant ici On tombe sur cette page et non pas sur le dossier d'enquête http://www.enquetepublique-gpso-lignesnouvelles.fr/ Bienvenue, Vous pouvez consulter ici l'intégralité du dossier support de l'enquête publique portant sur la création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, opération du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Vous pouvez également télécharger les fichiers de votre choix. • les lieux d'enquête et les horaires d'ouverture au public ; • les dates, lieux et horaires des permanences de la commission d'enquête ; • les dates, lieux et horaires des réunions d'information et d'échanges. Consultez l'avis d'ouverture d'enquête • en consignant vos observations et propositions dans les registres mis à disposition sur les lieux d'enquête ; • en écrivant à : Monsieur le Président de la commission d'enquête « GPSO Lignes nouvelles » Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde Services des Procédures Environnementales

	Rue Jules Ferry – Cité Administrative BP 90 33090 Bordeaux Cedex • par voie électronique via le site Internet des services de l'État en Gironde : dépôt des observations. Pour plus de détails : www.gironde.gouv.fr Lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax Rubrique créée le 20/08/2014 Mise à jour le 25/11/2014 Retrouvez ici les insertions réglementaires, le dépôt des observations, ... Dossier d'enquête Accéder au dossier d'enquête en cliquant ici Dépôt des observations Retrouvez ici le formulaire de dépôt de vos observations par voie électronique A lire dans cette rubrique • Trois nouvelles réunions d'information La commision d'enquête a décidé de tenir trois nouvelles réunions d'information et d'échange avec le public, lire dans l'avis ci-joint les jours, heures et lieux de ces réunions. • Avis d'ouverture d'enquête publique des lignes nouvelles Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax Le dossier de réalisation des lignes nouvelles est soumis à une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des collectivités territoriales concernées. (...) • Avis de l'Autorité environnementale du C.G.E.D.D. Avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable sur le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) : lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, aménagements au Sud de Bordeaux et au (...) • Avis de l'Autorité Environnementale sur les mises en compatibilité des documents d'urbanisme Décisions de l'autorité environnementale sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme. • GPSO : présentation des enquêtes publiques de la première phase du programme Michel DELPUECH, préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, coordonnateur de l'enquête publique des « lignes nouvelles » du GPSO et autorité organisatrice de l'enquête publique des « aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux », a (...) • Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) : enquêtes publiques du 14 octobre au 8 décembre 2014 Michel DELPUECH, préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, coordonnateur de l'enquête publique des lignes nouvelles GPSO, a signé le 25 août dernier, avec les préfets des quatre autres départements concernés par les lignes nouvelles, (...) • Site utile : www.gpso.fr
869	Envoyé le 28/11/2014 Nom : vuilleumier Prénom : pierre Département de résidence : 33 commune de résidence : 33260

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde et+ AVIS : Le gain de temps espéré est minime au regard des frais a prévoir (habituellement sous-évalués) et l'atteinte à l'environnement. La solution alternative consistant a améliorer la ligne passant par Facture a été écartée trop aisément. Le projet relève plus de prestige comme le France ou le Concorde que d'une vision équilibrée de l'intéret public. Meme une personnalité comme G.Savary, a la compétence reconnue en la matière, a pris désormais une position que je soutiens complètement.
870	Envoyé le 28/11/2014 Nom : LAC Prénom : Philippe Département de résidence : 46 commune de résidence : CAHORS lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Bonjour Ce projet de nouvelle ligne, objet de l'enquête d'utilité publique en cours me permet de m'exprimer à son sujet. Je vais donc, ci-dessous, vous faire part de mes observations et vous demande d'annexer la présente aux registres d'enquête : Ce projet reçoit, aujourd'hui, une estimation de dépenses estimée à Neuf milliards d'euros (9 000 000 000 €) dont le coût sera supporté par l'ensemble des collectivités territoriales locales (Régions, Départements, Communautés de Communes ou urbaines…) Ce financement signifie que c'est nous qui paierons la note avec pour corollaire la diminution des moyens dont disposeront d'autres politiques publiques telles que l'éducation, les transports TER, la santé, etc…). La construction de cette nouvelle ligne se fera au détriment des lignes existantes notamment Paris, Orléans, Limoges, Toulouse ; ligne majeure pour l'aménagement du territoire, dont la pérennité ne sera plus assurée : suppression d'arrêts dans certaines gares, suppression de guichets « humains », suppression du statut « gare grandes lignes » pour certaines d'entre elles (Cahors par exemple ». Sa construction nécessitera la mise en place d'environ 30 millions de mètres cubes de matériaux calcaires, ce qui implique la création, donc l'exploitation de nombreuses carrières et gravières et donc un trafic lourd et polluant important sur les routes et ceci pendant au moins 7 ans ! Elle nécessitera également la destruction de près de 5000 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, des zones humides, des espaces protégés, des nappes d'eau… Pourtant ; une solution alternative est possible (le but de l'Enquête d'utilité publique est également de recueillir et apprécier les contre propositions): Les conclusions d'une étude indépendante réalisée par le bureau d'études « CLARACO » missionné par un collectif d'élus et plusieurs associations le démontre ! Cette étude démontre que l'aménagement de la ligne existante Toulouse Bordeaux permettrait d'économiser 6 milliards et éviterait un désastre écologique pour une différence de temps de trajet estimé entre 6 et 13 minutes et aurait l'avantage de développer le trafic ferroviaire sur le nord toulousain. Si nous reprenons ce que faisait ressortir la tenue des « Assises ferroviaires en 2011 (source Ministère de l'Ecologie) : « … Essoufflement du modèle TGV et crise de croissance du TER, déclin ininterrompu du fret ferroviaire, dégradation de l'état du réseau

	classique, course irraisonnée à l'extension du réseau à grande vitesse, sont autant de signes révélateurs d'un modèle économique qu'il est vital de réinventer aujourd'hui… » L'article 1 du Grenelle de l'Environnement en 2009 indiquait : « … Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable… » La Cour des Comptes, en 2014 confirmait en ces termes : « …Un modèle à bout de souffle, devenu insoutenable.. / La croissance du trafic TGV s'est, depuis l'origine, faite au détriment des autres trains longues distances …/…dont la fréquentation a été divisée par cinq au cours des 30 dernières années…/…Dans les faits, la SNCF réduit le choix ferroviaire au TGV en le substituant à d'autres trains pour les dessertes qu'il assure… » La Cour dénonce cette captivité des voyageurs qui accentue les inégalités entre territoires. Elle remet en question la pertinence économique, sociale et environnementale de l'investissement public dans ce mode de transport. La Cour des Comptes indique « Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est pas assuré ! » C'est pourquoi, ayant listé mes arguments, par la présente, je vous signifie mon total désaccord sur ce projet et mon vœu de voir maintenue et développée la ligne Toulouse, Orléans, Limoges, Paris. Je vous demande de verser ma contribution aux registres d'enquête tel que le prévoient les textes régissant les enquêtes publiques. Salutations Philippe LAC
871	Envoyé le 28/11/2014 Nom : SOCIETE KHEOPS SECURITE Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : SOORTS HOSSEGOR lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Nous sommes favorables à la réalisation d'une nouvelle ligne LGV BORDEAUX DAX qui soit desservir une nouvelle gare à Mont de Marsan ainsi que la gare de DAX
872	Envoyé le 28/11/2014 Nom : SOUFFLET Prénom : Claude Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tarn et Garonne AVIS : Je suis opposé à la construction d'une LGV entre Bordeaux et Toulouse. Un gâchis de centaines d'hectares qui sont utiles et nécessaires à l'agriculture. Une dépense en milliards d'euros qui pourraient être utilisés à des choses beaucoup plus urgentes et prioritaires : construire des logements sociaux ou nourrir des gens, de plus en plus nombreux, qui doivent aller aux restaurants du coeur. La vitesse n'est pas une valeur du bienêtre, bien au contraire ! L'argument du temps gagné est fallacieux si des arrêts sont prévus à

	Agen et Montauban. Le meilleur argumentaire est le rapport de la Cour des Comptes sur les LGV;
873	Envoyé le 28/11/2014 Nom : SOZZA Prénom : Daniel 5. Département de résidence 82 6. Votre commune de résidence BRESSOLS 7. Merci de nous indiquer le lieu concerné par vos observations (commune, département) Ensemble du projet 8. Merci de nous indiquer votre adresse électronique. L'indication de votre mail permettra l'envoi d'un accusé de réception de vos observations. daniel-sozza@orange.fr 9. Saisissez ici vos remarques et observations. Non au projet de LGV Bordeaux Toulouse; Oui à la restauration des voies existantes pour y faire circuler des trains à 220 km/h; Pour toutes les raisons et les arguments énoncés par la commission Duron; Le rapport du cabinet Claraco; celui de l'école polytechnique de Lausanne. Les arguments de messieurs Pepy; Rapoport, Messulam, Mariton; Bianco; Chabaud; Farandou; Marie Delaplace. La cour des comptes. Différents reportages d'investigations particulièrement éclairants. Tous ont fait ressortir l'illégitimité de ce projet voire son illégalité Les mensonges; les chiffres manipulés de RFF et des décideurs pour mettre les populations devant le fait accompli.
874	Envoyé le 28/11/2014 Nom : BENESSE Prénom : Jean-Michel Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT MORILLON lieu concerné par vos observations (commune, département) : Canton de La Brède - Gironde AVIS : MAIRIE de SAINT MORILLON 33650 SAINT MORILLON Département de la GIRONDE Arrondissement de BORDEAUX Canton de LA BREDE Tél. : 05.56.20.25.62 EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL Nombre de conseillers en exercice 19 Présents 12 Votants 18 Date de convocation : 5 novembre 2014 L’an deux mille quatorze, le treize novembre à dix huit heures

trente, le Conseil Municipal de Saint Morillon, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Jean-Michel BENESSE, Maire.
Etaient présents : M. BENESSE, M. BETHANCOURT, M. BERNASCONI, Mme BOUDET, Mme BOURGADE, M. DELL'ORME, Mme FILLON, M. HEINTZ, Mme HOARAU, M. MARCHAND, M. MONDOU, Mme PELISSIER, M. ROUAUX –
Etaient absents : M. BETHANCOURT (pouvoir à M. DELL'ORME), Mme BROUARD (pouvoir à Mme BOUDET), M. KEREVER (pouvoir à M. BENESSE), M. GOUVERNEUR (pouvoir à M. ROUAUX), Mme HARRIS (pouvoir à Mme PELISSIER), Mme ROBERT, Mme SECCO (pouvoir à Mme BOURGADE) -
Secrétaire de séance : M. Christophe MONDOU

Objet : Contribution de la commune de Saint-Morillon à l'enquête publique des lignes nouvelles Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest GPSO (Ligne Grande Vitesse LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (-Espagne) [Enquête publique en cours du 14 octobre au 8 décembre 2014]

Les élus de Saint-Morillon considérant que :
- Suite aux deux débats publics concernant ces deux LGV (2005-2006) et malgré une opposition très largement majoritaire, notre territoire sud-girondin risque d'être traversé par ces lignes qui le transformeraient très profondément en y apportant des destructions et des nuisances très importantes;
- Notre commune ne serait plus directement impactée, mais nous nous devons d'apporter notre soutien et être solidaires des nombreuses communes voisines, qui le seraient de façon très forte (Cadaujac, Saint-Médard d'Eyrans, Ayguemorte, Beautiran, Castres, Saint-Selve, Saint-Michel de Rieufret, etc...) ;
- Une ligne à grande vitesse, c'est d'abord un chantier pharaonique, qui nécessite d'énormes travaux, dont la construction « d'ouvrages d'art » - certains gigantesques. Leur implantation aurait une incidence catastrophique aussi bien sur la vie des habitants que sur le milieu naturel, qui serait largement mis à mal alors que largement protégé sur une très grande partie de ce territoire ;
- De la sortie de Bordeaux et de Toulouse jusqu'au sud-Gironde et au Pays basque, les habitants n'ont cessé de répéter que ce projet ne comportait que des incohérences, concernant des LGV : trajets très sinueux, plus longs que les voies actuelles, elles nécessiteraient une très forte déforestation, aggravée par l'insuffisance de lignes THT sur le sud-Est Gironde et les Landes, et par des gares en pleine campagne. Les trajets choisis traversent du Nord au Sud une majorité de zones naturelles protégées ainsi que des aires de protection de ressources en eau potable (comme les sources de Bellefonds à Castres-Gironde, affleurantes, alimentant à 20% l'agglomération bordelaise) ;
- D'une façon plus générale, l'exploitation des TGV n'est pas rentable et nécessite l'appoint de subventions de l'État pouvant aller jusqu'à 80 %. Les LGV les plus rentables ayant été déjà construites, celles qui viendraient maintenant nécessiteraient un subventionnement non supportable qui aggraverait le déficit du ferroviaire ;
- Les TGV transportent 8 % des passagers tandis que le réseau classique, vieillissant, en transporte 92 % pour les trajets de tous les jours, c'est donc bien le réseau classique qui est d'utilité publique et devrait être renforcé, et non les TGV, sur LGV ou non ;
- Deux études indépendantes (Citec et Claraco) ont montré que, restauré et modernisé, ce réseau classique deviendrait beaucoup plus performant, sécuritaire et attractif qu'actuellement, pour environ 4 fois moins cher que le GPSO, et tous les trains et leurs passagers en profiteraient. Les différences de temps de trajet seraient minimes, voire quasiment inexistantes sur Dax;
- Pour l'instant, nous n'avons aucune idée de la façon dont ces

	projets seraient financés ; Les élus de Saint-Morillon s'opposent très fortement à la construction des LGV du GPSO qui ne leur apparaît pas comme étant d'utilité publique, leur préférant de beaucoup un aménagement performant des lignes existantes, beaucoup plus structurant pour l'ensemble du territoire traversé. Contribution adoptée à 13 voix pour et 5 abstentions (Mme BOUDET, Mme BOURGADE, M. MARCHAND, M. MONDOU et M. ROUAUX). Fait en Mairie, les jours, mois et an que dessus, Transmis en 2 exemplaires Au registre sont les signatures à la Préfecture de Bordeaux Pour copie conforme le 17 / 11 / 2014 Reçu en Préfecture le 18/11/2014 Publié le 18/11/2014 M. Jean-Michel BENESSE, Maire,
875	Envoyé le 28/11/2014 Nom : CREBASSA Prénom : ISABELLE Département de résidence : 33 commune de résidence : LIBOURNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : REGION AQUITAINE AVIS : Après lecture des différents rapports ,le projet GPSO m'apparait comme une erreur ayant de lourdes conséquences environnementales et économiques irréversibles. Les conséquences environnementales sont tout d'abord la disparition de 2870 ha de forêt entrainant le morcellement des parcelles forestières ainsi que la coupure du réseau de pistes utilisés par la DFC . Cette ligne à grande vitesse va aussi fragiliser le massif forestier en perturbant son unité et en augmentant ainsi son emprise aux attaques phytosanitaires. Une autre conséquence environnementale négative est la perturbation du réseau hydraulique dénaturant les terrains en les rendant impropre à la culture du pin maritimes. Les conséquences économiques sont aussi très lourdes pour les sylviculteurs avec une dévalorisation des biens fonciers par la diminution de leur exploitation mais aussi par la mise en place de nouvelles voies de circulation. La coupe massive de ces hectares de forêt va certainement entrainer une chute brutale du cours du pin ayant pour conséquence directe un manque à gagner pour les sylviculteurs. Son cout,13 milliards d'euros est colossal et nous interroge sur sa rentabilité. Sera-t-elle comme l'autoroute LANGON-PAU trop chère et non utilisée? Pourquoi dépenser tant d'argent alors que RFF a du mal à entretenir le réseau existant? Si sa rentabilité n'est pas vérifiée l'on pourra toujours lui trouver

	une seconde vie en la transformant en piste cyclable! Ceci peut paraître une boutade et pourtant si l'on pense aux architectes qui au début du siècle dernier ont construit ces magnifiques ouvrages, ponts, tunnels, viaducs qui ornent notre paysage français, ils étaient loin d'imaginer qu'un jour ils seraient fréquentés par des vélos voir même laissés à l'abandon. Mais aujourd'hui nous n'avons plus droit à l'erreur , l'investissement est trop important ,alors permettez moi de douter de l'utilité de ce projet.
876	Envoyé le 28/11/2014 Nom : LAFFERAYRIE Prénom : Serge Département de résidence : 31 commune de résidence : St-Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Alors que les médias n'arrêtent pas de nous informer des déficits budgétaires, une poignée de décideurs veulent nous imposer la LGV, projet pharaonique qu'au final, nous contribuables seront amenés à payer avec nos impôts. Ne serait-il pas plus raisonnable d'utiliser cet argent à d'autres causes prioritaires (éducation, environnement, recherche médicale, aide aux déshérités... ?) Puisqu'il existe une solution intermédiaire beaucoup moins onéreuse et soucieuse des paysages, et des riverains, pourquoi ne pas choisir cette option ? NON AU PROJET L.G.V.
877	Envoyé le 28/11/2014 Nom : eymes Prénom : isabelle Département de résidence : 46 commune de résidence : cahors lieu concerné par vos observations (commune, département) : territoires se situant sur l'itinéraire de la LGV AVIS : Ce projet de nouvelle ligne, objet de l'enquête d'utilité publique en cours me permet de m'exprimer à son sujet. Je vais donc, ci-dessous, vous faire part de mes observations et vous demande d'annexer la présente aux registres d'enquête : Ce projet reçoit, aujourd'hui, une estimation de dépenses estimée à Neuf milliards d'euros (9 000 000 000 €) dont le coût sera supporté par l'ensemble des collectivités territoriales locales (Régions, Départements, Communautés de Communes ou urbaines…) Ce financement signifie que c'est nous qui paierons la note avec pour corollaire la diminution des moyens dont disposeront d'autres politiques publiques telles que l'éducation, les transports TER, la santé, etc…). La construction de cette nouvelle ligne se fera au détriment des lignes existantes notamment Paris, Orléans, Limoges, Toulouse ; ligne majeure pour l'aménagement du territoire, dont la pérennité ne sera plus assurée : suppression d'arrêts dans certaines gares, suppression de guichets « humains », suppression du statut « gare grandes lignes » pour certaines d'entre elles (Cahors par exemple ». Sa construction nécessitera la mise en place d'environ 30 millions de mètres cubes de matériaux calcaires, ce qui implique la création, donc l'exploitation de nombreuses carrières et gravières et donc un trafic lourd et polluant important sur les routes et ceci pendant au

	moins 7 ans ! Elle nécessitera également la destruction de près de 5000 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, des zones humides, des espaces protégés, des nappes d'eau… Pourtant ; une solution alternative est possible (le but de l'Enquête d'utilité publique est également de recueillir et apprécier les contre propositions): Les conclusions d'une étude indépendante réalisée par le bureau d'études « CLARACO » missionné par un collectif d'élus et plusieurs associations le démontre ! Cette étude démontre que l'aménagement de la ligne existante Toulouse Bordeaux permettrait d'économiser 6 milliards et éviterait un désastre écologique pour une différence de temps de trajet estimé entre 6 et 13 minutes et aurait l'avantage de développer le trafic ferroviaire sur le nord toulousain. Si nous reprenons ce que faisait ressortir la tenue des « Assises ferroviaires en 2011 (source Ministère de l'Ecologie) : « … Essoufflement du modèle TGV et crise de croissance du TER, déclin ininterrompu du fret ferroviaire, dégradation de l'état du réseau classique, course irraisonnée à l'extension du réseau à grande vitesse, sont autant de signes révélateurs d'un modèle économique qu'il est vital de réinventer aujourd'hui… » L'article 1 du Grenelle de l'Environnement en 2009 indiquait : « … Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable… » La Cour des Comptes, en 2014 confirmait en ces termes : « …Un modèle à bout de souffle, devenu insoutenable.. / La croissance du trafic TGV s'est, depuis l'origine, faite au détriment des autres trains longues distances …/…dont la fréquentation a été divisée par cinq au cours des 30 dernières années…/…Dans les faits, la SNCF réduit le choix ferroviaire au TGV en le substituant à d'autres trains pour les dessertes qu'il assure… » La Cour dénonce cette captivité des voyageurs qui accentue les inégalités entre territoires. Elle remet en question la pertinence économique, sociale et environnementale de l'investissement public dans ce mode de transport. La Cour des Comptes indique « Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est pas assuré ! » C'est pourquoi, ayant listé mes arguments, par la présente, je vous signifie mon total désaccord sur ce projet et mon vœu de voir maintenue et développée la ligne Toulouse, Orléans, Limoges, Paris. Je vous demande de verser ma contribution aux registres d'enquête tel que le prévoient les textes régissant les enquêtes publiques.
878	Envoyé le 28/11/2014 Nom : A Cahors l'humain d'abord Prénom : association Département de résidence : 46 commune de résidence : cahors lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Ce projet de nouvelle ligne, objet de l'enquête d'utilité publique en cours me permet de m'exprimer à son sujet. Je vais donc, ci-dessous, vous faire part de mes observations et vous demande d'annexer la présente aux registres d'enquête : Ce projet reçoit, aujourd'hui, une estimation de dépenses estimée à Neuf milliards d'euros (9 000 000 000 €) dont le coût sera supporté

	par l'ensemble des collectivités territoriales locales (Régions, Départements, Communautés de Communes ou urbaines…) Ce financement signifie que c'est nous qui paierons la note avec pour corollaire la diminution des moyens dont disposeront d'autres politiques publiques telles que l'éducation, les transports TER, la santé, etc…). La construction de cette nouvelle ligne se fera au détriment des lignes existantes notamment Paris, Orléans, Limoges, Toulouse ; ligne majeure pour l'aménagement du territoire, dont la pérennité ne sera plus assurée : suppression d'arrêts dans certaines gares, suppression de guichets « humains », suppression du statut « gare grandes lignes » pour certaines d'entre elles (Cahors par exemple ». Sa construction nécessitera la mise en place d'environ 30 millions de mètres cubes de matériaux calcaires, ce qui implique la création, donc l'exploitation de nombreuses carrières et gravières et donc un trafic lourd et polluant important sur les routes et ceci pendant au moins 7 ans ! Elle nécessitera également la destruction de près de 5000 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, des zones humides, des espaces protégés, des nappes d'eau… Pourtant ; une solution alternative est possible (le but de l'Enquête d'utilité publique est également de recueillir et apprécier les contre propositions): Les conclusions d'une étude indépendante réalisée par le bureau d'études « CLARACO » missionné par un collectif d'élus et plusieurs associations le démontre ! Cette étude démontre que l'aménagement de la ligne existante Toulouse Bordeaux permettrait d'économiser 6 milliards et éviterait un désastre écologique pour une différence de temps de trajet estimé entre 6 et 13 minutes et aurait l'avantage de développer le trafic ferroviaire sur le nord toulousain. Si nous reprenons ce que faisait ressortir la tenue des « Assises ferroviaires en 2011 (source Ministère de l'Ecologie) : « … Essoufflement du modèle TGV et crise de croissance du TER, déclin ininterrompu du fret ferroviaire, dégradation de l'état du réseau classique, course irraisonnée à l'extension du réseau à grande vitesse, sont autant de signes révélateurs d'un modèle économique qu'il est vital de réinventer aujourd'hui… » L'article 1 du Grenelle de l'Environnement en 2009 indiquait : « … Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable… » La Cour des Comptes, en 2014 confirmait en ces termes : « …Un modèle à bout de souffle, devenu insoutenable.. / La croissance du trafic TGV s'est, depuis l'origine, faite au détriment des autres trains longues distances …/…dont la fréquentation a été divisée par cinq au cours des 30 dernières années…/…Dans les faits, la SNCF réduit le choix ferroviaire au TGV en le substituant à d'autres trains pour les dessertes qu'il assure… » La Cour dénonce cette captivité des voyageurs qui accentue les inégalités entre territoires. Elle remet en question la pertinence économique, sociale et environnementale de l'investissement public dans ce mode de transport. La Cour des Comptes indique « Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est pas assuré ! » C'est pourquoi, ayant listé mes arguments, par la présente, je vous signifie mon total désaccord sur ce projet et mon vœu de voir maintenue et développée la ligne Toulouse, Orléans, Limoges, Paris. Je vous demande de verser ma contribution aux registres d'enquête tel que le prévoient les textes régissant les enquêtes publiques.

879	Envoyé le 28/11/2014 Nom : Peijnenburg Prénom : Wim Département de résidence : 47 commune de résidence : Feugarolles lieu concerné par vos observations (commune, département) : toute la ligne AVIS : Non à la création d'une nouvelle LGV entre Toulouse et Bordeaux et Bordeaux-Dax Enquête d'Utilité Publique : cela veut dire pour moi ce que ça dit littérairement: prouver qu'un projet est utile pour le plus part du public, ni plus ni moins. Avec une alternative proposée et avec presque la même performance en vitesse qu'une nouvelle ligne LGV (sans même ajouter les autres points d'avantages (et aucun désavantage !) implique que créer une nouvelle ligne, qui a comme seul but : aller plus vite d'une ville à l'autre , mais avec un surcoût énorme , est par définition contraire à l'utilité publique . Parce que : qui peut comprendre et défendre qu'on continue à exiger une nouvelle ligne , quand l'autre solution arrive à faire la même chose? Parce que les chiffres sont manipulés ? Parce qu'il y a des intérêts personnels? En plus l'alternative peut être fini loin avant la fin d'une éventuelle nouvelle ligne. Mr. Malvy n'aura plus besoin d' utiliser le chantage, parce qu'il aura la liaison à grande vitesse, et même plus tôt qu'il aura osé rêver et à moindre coût.... Comment il pourra refuser l'alternative ? Le rapport de la Cour des comptes vient pour la x-ième fois confirmer ma raison. Dans l'intérêt publique : Nous exigeons ,avec tous nos moyens, qu'ils doivent arrêter de continuer avec ce projet LGV maintenant et que le ministre nous écoute et fera le nécessaire d'étudier l'alternative sérieusement (et indépendant , parce que RFF est juge et partie!) Continuer avec ce projet LGV ? On ne peut que considérer ça comme un acte criminel, parce qu'ils continuent à créer volontairement des dégâts irréparables (humaine/financière/écologique) en étant au courant de l'alternative. Moderniser la ligne existante ,c'est : -économiser 6 milliards d'Euros -créer des emplois -accepter un écart d'un poignet de minutes -desservir de façon équilibré nos territoires -sécuriser les voies (supprimer les passages à niveau) -respecter l'homme et l'environnement Je refuse le projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse : projet inutile, ruineux et catastrophique pour l’environnement humain

	et naturel. Je soutiens la proposition alternative de modernisation de la ligne actuelle.
880	Envoyé le 28/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 12 commune de résidence : CAPDENAC GARE lieu concerné par vos observations (commune, département) : CAPDENAC GARE AVIS : Ce projet de nouvelle ligne, objet de l'enquête d'utilité publique en cours me permet de m'exprimer à son sujet. Je vais donc, ci-dessous, vous faire part de mes observations et vous demande d'annexer la présente aux registres d'enquête : Ce projet reçoit, aujourd'hui, une estimation de dépenses estimée à Neuf milliards d'euros (9 000 000 000 €) dont le coût sera supporté par l'ensemble des collectivités territoriales locales (Régions, Départements, Communautés de Communes ou urbaines…) Ce financement signifie que c'est nous qui paierons la note avec pour corollaire la diminution des moyens dont disposeront d'autres politiques publiques telles que l'éducation, les transports TER, la santé, etc…). La construction de cette nouvelle ligne se fera au détriment des lignes existantes notamment Paris, Orléans, Limoges, Toulouse ; ligne majeure pour l'aménagement du territoire, dont la pérennité ne sera plus assurée : suppression d'arrêts dans certaines gares, suppression de guichets « humains », suppression du statut « gare grandes lignes » pour certaines d'entre elles (Cahors par exemple ». Sa construction nécessitera la mise en place d'environ 30 millions de mètres cubes de matériaux calcaires, ce qui implique la création, donc l'exploitation de nombreuses carrières et gravières et donc un trafic lourd et polluant important sur les routes et ceci pendant au moins 7 ans ! Elle nécessitera également la destruction de près de 5000 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, des zones humides, des espaces protégés, des nappes d'eau… Pourtant ; une solution alternative est possible (le but de l'Enquête d'utilité publique est également de recueillir et apprécier les contre propositions): Les conclusions d'une étude indépendante réalisée par le bureau d'études « CLARACO » missionné par un collectif d'élus et plusieurs associations le démontre ! Cette étude démontre que l'aménagement de la ligne existante Toulouse Bordeaux permettrait d'économiser 6 milliards et éviterait un désastre écologique pour une différence de temps de trajet estimé entre 6 et 13 minutes et aurait l'avantage de développer le trafic ferroviaire sur le nord toulousain. Si nous reprenons ce que faisait ressortir la tenue des « Assises ferroviaires en 2011 (source Ministère de l'Ecologie) : « … Essoufflement du modèle TGV et crise de croissance du TER, déclin ininterrompu du fret ferroviaire, dégradation de l'état du réseau classique, course irraisonnée à l'extension du réseau à grande vitesse, sont autant de signes révélateurs d'un modèle économique qu'il est vital de réinventer aujourd'hui… » L'article 1 du Grenelle de l'Environnement en 2009 indiquait : « … Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût

	raisonnable… » La Cour des Comptes, en 2014 confirmait en ces termes : « …Un modèle à bout de souffle, devenu insoutenable.. / La croissance du trafic TGV s'est, depuis l'origine, faite au détriment des autres trains longues distances …/…dont la fréquentation a été divisée par cinq au cours des 30 dernières années…/…Dans les faits, la SNCF réduit le choix ferroviaire au TGV en le substituant à d'autres trains pour les dessertes qu'il assure… » La Cour dénonce cette captivité des voyageurs qui accentue les inégalités entre territoires. Elle remet en question la pertinence économique, sociale et environnementale de l'investissement public dans ce mode de transport. La Cour des Comptes indique « Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est pas assuré ! » C'est pourquoi, ayant listé mes arguments, par la présente, je vous signifie mon total désaccord sur ce projet et mon vœu de voir maintenue et développée la ligne Toulouse, Orléans, Limoges, Paris. Je vous demande de verser ma contribution aux registres d'enquête tel que le prévoient les textes régissant les enquêtes publiques.
881	Envoyé le 28/11/2014 Nom : LARET Prénom : ALAIN Département de résidence : 82 commune de résidence : CASTELFERRUS lieu concerné par vos observations (commune, département) : CASTELFERRUS AVIS : Bonjour, Je souhaite avoir beaucoup plus de précision pour savoir ce que vous avez prévu de réaliser par rapport aux habitations qui vont être fortement impactées par les nuisances sonores. En attente de votre réponse, Cordialement Alain LARET
882	Envoyé le 28/11/2014 Nom : Marcel Prénom : Miltenburg Département de résidence : 82 commune de résidence : Caumont lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toute la ligne AVIS : Au moins 26 millions d'euros d'argent public a été dépensé pour faire les études d'implantation de la ligne LGV Bordeaux – Toulouse. Cet argent a été utilisé entre autre pour informer la population par le biais des lettres d'information GPSO et par des publicités dans les journaux de façon propagandiste. Avec peu de moyens et une participation du conseil général du Lot-et-Garonne ALTernative LGV a pu demander deux études au Cabinet Claraco. Les études ont apportés les preuves que rénover les lignes existantes est bien possible et bien moins cher. Hélas pas d'argent public pour faire de la propagande alternative et avec un simple « Ce n'est pas possible, il faut la LGV ! » de la part de RFF ! Les réponses de RFF sont généralement très généreuses en faveur de son projet ou il ne sait pas quoi répondre, ou comme à Pont-du-Casse (47) au débat contradictoire du 4 novembre 2014 Monsieur Bayle n'a pas eu des réponses claires.

	Il faut abandonner ce projet dévastateur, inutile et onéreux. Rénover les lignes existantes suffit avec peu de perte de temps de trajet. Il faut garder le train pour tous. Un train pour tout le territoire, pas seulement pour les capitales de région au détriment des villes moyennes. Tous les Midi-Pyrénéens n'habitent pas à Toulouse Matabiau et ont besoin de se rendre à Paris.
883	Envoyé le 28/11/2014 Nom : Bonafous Prénom : Michelle Département de résidence : 82 commune de résidence : Monclar de Quercy lieu concerné par vos observations (commune, département) : toutes les communes concernées en Tarn et Garonne AVIS : Cette ligne ne passe pas dans mon jardin mais je me sens concernée car elle aura un impact financier et environnemental énorme, sachant qu'il existe une alternative sérieuse beaucoup moins chère et plus respectueuse de l'environnement. Donc je pense qu'il est plus réaliste d'entretenir et améliorer les voies existantes, vu le gain de temps minime au regard des surcoûts disproportionnés que nécessite cette ligne à grande vitesse.
884	Envoyé le 28/11/2014 Nom : JOUETTE Prénom : Martine Département de résidence : 47 commune de résidence : VIANNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Vianne, Lot et Garonne AVIS : Le projet de LGV Bx-Toulouse est trop coûteux en argent et en paysages sacrifiés. Peu à peu des portions de plus en plus nombreuses du territoire sont artificialisées, ce qui réduit d'autant la surface accessible à la faune sauvage mais aussi notre domaine de loisirs. De plus cette réduction se ferait au prix d'un endettement inadmissible en ces temps de crise. L'aménagement de la voie existante est certes plus difficile techniquement mais faisable et ce pour un coût beaucoup moins élevé. Les lot-et-garonnais auraient les nuisances et fort peu d'avantages. Personnellement ce projet impacte des bois magnifiques au niveau de Brazalem et d'autres à Vianne que je parcours depuis mon enfance et que j'ai fait découvrir à d'autres randonneurs. sans compter les bois du Sud-Gironde autour de Bernos-Beaulac. Le Sud-Gironde et le Lot-et-Garonne ne sont pas bien riches mais les gens y jouissent d'une certaine qualité de vie que ce projet menace. Il est temps de réfléchir à l'impact environnemental des futurs aménagements et de conditionner leur réalisation à leur nécessité, leur bilan pour l'environnement et bien sur leur coût.

885	Envoyé le 28/11/2014 Nom : Biard Prénom : Chantal Département de résidence : 47 commune de résidence : Vianne lieu concerné par vos observations (commune, département) : Vianne AVIS : La ligne LGV devrait passer à l'aide d'un viaduc de 63 m de haut au dessus de la Baïse qui borde une magnifique bastide du 11 ème siècle , très touristique et sublime. Pour se faire ils creuseraient un tunnel à Montgaillard à travers les vignobles du vin Buzet et passeraient sur les terres du château de Trinquelleon, membre de la famille de Dartagnan, c'est un vrai désastre !
886	Envoyé le 28/11/2014 Nom : Biard prénom : Chantal Département de résidence : 47 commune de résidence : Vianne lieu concerné par vos observations (commune, département) : Vianne lot et Garonne AVIS : La ligne LGV devrait passer au dessus de la rivière Baïse qui borde une sublime bastide du 11ème siècle , Vianne la jolie, à l'aide d'un viaduc de 63 m de haut emputant ainsi les terres du château de Trinquelléon, famille de D'Artagnan classé monument historique.Un tunnel serait creusé en amont à Montgaillard traversant les vignobles de Buzet, toute une partie de région touristique et chère à nos cœurs gâchée pour une ligne LGV qui n'a pas sa raison d'exister.
887	Envoyé le 28/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 82 commune de résidence : GRAGANVILLAR lieu concerné par vos observations (commune, département) : GARGANVILLAR AVIS : Bonjour, les coûts et les nuisances occasionnées par un telle infrastructure ne sont en aucune manière justifiables. De plus, les LGV ne sont pas, loin s'en faut, des investissements rentables. Par ailleurs, le coût des voyages en LGV est tel que peu d'usagers utilisent ce moyen de transport. Bien cordialement
888	Envoyé le 28/11/2014 Nom : Faure Prénom : Cécile Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse, Bordeaux AVIS : Bonjour, Le projet de construction d'une LGV Paris-Toulouse, en passant par Bordeaux, plutôt qu'opter pour un réaménagement de la ligne existante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), est inaproprié pour plusieurs

	raisons : - une ligne actuelle non saturée, - un coût exorbitant en soi, et un surcoût démesuré par rapport au réaménagement de la ligne POLT, - un gain de temps minime par rapport au réaménagement de la ligne POLT, - une contribution financière demandée à des communes qui ne bénéficieront pas de ce tracé (pas d'arrêt à proximité), - une dégradation de la qualité de vie des riverains du futur tracé (nuisances sonores), alors qu'ils n'en bénéficieront pas pour la majorité (pas d'arrêt à proximité), - des nuisances et dégradations environnementales du fait de la construction de cette nouvelle ligne, - une dégradation future de la qualité de la ligne POLT (annoncée par Mr Guillaume Pépy lui-même), pour obliger les voyageurs de cette ligne à utiliser la future LGV, - une dégradation future des lignes de proximité, car la LGV captera la majorité des investissements financiers au détriment de ces lignes de proximité. Un projet démesuré financièrement, non rentable économiquement, environnementalement nuisible. Une alternative moins coûteuse et moins impactante écologiquement non choisie. Et ceci en temps de crise économique et écologique majeure. En bref, une aberration... N.B. Concernant les estimations de temps de trajets et de coûts des traçés et alternatives, je vous renvoie vers les contributions des différentes associations opposantes au projet. Cordialement Cécile Faure
889	Envoyé le 28/11/2014 Nom : Clément Prénom : Isabelle Département de résidence : 47 commune de résidence : Marmande lieu concerné par vos observations (commune, département) : Aquitaine AVIS : Je suis totalement opposée à la création d'une ligne LGV, symbole de la gabegie de l'état, ce projet ruineux, inutile et dévastateur n'a d'autres raisons d'être que de troubles tractations entre roitelets régionaux au mépris de l'intérêt général. Aménager les lignes existantes et entretenir les lignes régionales représente déjà un défi pour les régions, RFF et la SNCF. Pourquoi ne pas tenir compte du rapport de la Cour des Comptes, pourquoi se lancer dans un projet aux coûts déja pharamineux et pourtant sous évalués?

890	Envoyé le 28/11/2014 Nom : andrieu Prénom : gerard Département de résidence : 82 commune de résidence : castelmayran lieu concerné par vos observations (commune, département) : territoire de la commune AVIS : "Le TGV, lancé en 1981 et considéré depuis comme un fleuron français, symbole de modernité et de progrès accessible au plus grand nombre, est au bout du rouleau. La Cour des comptes, qui vient de rendre public un rapport sur la grande vitesse ferroviaire, souligne que le modèle du TGV français n'est plus tenable dans les années à venir. Les voyageurs, de moins en moins nombreux à l'emprunter, le trouvent trop cher. La SNCF, qui a tiré l'essentiel de ses bénéfices de cette activité, ne parvient plus à dégager le même niveau de profit et s'endette. Mais, de leur côté, les élus continuent à faire pression sur les politiques pour que de nouvelles lignes à grande vitesse soient construites sur leurs territoires alors que les caisses sont désespérément vides pour financer d'autres infrastructures. Et l'État ne dit pas non. Il fait comme si la situation était sous contrôle alors que les alarmes résonnent à plein volume: trop de destinations, des TGV roulant sur 40 % de leur trajet sur les lignes classiques, des projets de LGV lancés en dépit du bon sens… Trente-trois ans après le lancement du premier TGV, il semble que le modèle autrefois rentable soit à réinventer. Aujourd'hui, la SNCF ne braque plus ses projecteurs sur la grande vitesse. Elle les tourne sur les «trains du quotidien», ces TER et Transiliens utilisés chaque jour par des millions de Français La direction de la SNCF a trop longtemps concentré son énergie sur cette activité non seulement profitable mais valorisante par la prouesse technologique des rames et par le défi de la vitesse. Aujourd'hui, elle ne braque plus ses projecteurs sur la grande vitesse. Elle les tourne sur les «trains du quotidien», ces TER et Transiliens utilisés chaque jour par des millions de Français. Il est vrai que le TGV est un peu le révélateur des maux qui frappent l'entreprise publique. Financièrement, le TGV rapporte moins. Alors que le réseau de lignes à grande vitesse continue à s'étendre - le TGV Rhin-Rhône a été inauguré en 2011 -, la SNCF voit ses ventes reculer. Le TGV a ainsi rapporté 4,9 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2012. Mais en 2013 pour la première fois de son histoire, il a commencé à décliner, passant à 4,7 milliards d'euros, et la tendance se poursuit en 2014. La SNCF a tenté de faire face à ce phénomène en multipliant les petits prix, en inventant un TGV low-cost, Ouigo. Mais rien n'y fait. La rentabilité du TGV, dégringole. La marge opérationnelle de 28 % en 2007 a fondu pour atteindre seulement 12 % en 2013. Un niveau insuffisant pour renouveler le parc de rames TGV, souligne Guillaume Pepy, le PDG de la SNCF. Impossible de gonfler le prix des billets. Le sentiment de cherté du TGV a atteint son maximum. Ainsi, la Cour des comptes rappelle que la forte augmentation du chiffre d'affaires du TGV entre 2002 et 2012 repose sur la hausse du prix des billets plus que sur l'augmentation du trafic. Peut-être la SNCF applique-t-elle un mode de calcul de sa marge opérationnelle particulièrement serré. D'après les magistrats de la rue Cambon, la SNCF considère qu'elle doit absorber, outre l'actif net pondéré par les capitaux, une part d'amortissement supplémentaire représentative du coût de remplacement futur de l'actif (notamment les rames TGV dont l'acquisition est projetée). Ceci revient en

	pratique à amortir aujourd'hui les investissements qui seront réalisés dans le futur. Un mode de calcul différent de celui de la Deutsche Bahn, grand concurrent de la SNCF, ce qui lui permet d'afficher un niveau de marge supérieur. La Fédération nationale des associations d'usagers des transports a regretté que le rapport de la Cour des comptes se limite à une «vision purement comptable» du système TGV La Cour souligne que deux raisons expliquent l'exigence de rentabilité de la SNCF pour son activité TGV: depuis 2007, la SNCF est engagée dans l'achat de nouvelles rames TGV auprès d'Alstom pour des montants élevés afin de remplacer certaines rames plutôt que de les prolonger. Deuxième raison, le TGV permet d'avoir un segment d'activité rentable alors que les autres activités sont déficitaires (fret, trains Intercités…). Certes, l'augmentation des péages versés à RFF, gestionnaires des voies ferrées, pour l'utilisation des lignes à grande vitesse a pesé sur les coûts de cette activité (+ 41 % entre 2008 et 2013). Ainsi le poids des péages rapporté aux recettes du TGV circulant en France est passé de 25,4 % en 2008 à 30,6 % en 2012. Mais d'autres charges contribuent à déséquilibrer l'activité: l'augmentation de la masse salariale - récemment relevée dans un rapport interne de la SNCF. Si les magistrats de la rue Cambon sont entendus, la SNCF devrait passer ses coûts au rabot et présenter prochainement le plan de survie de son TGV. De son côté l'État pourra prendre l'engagement qu'il saura résister à la tentation d'étendre le réseau à grande vitesse au-delà du raisonnable. La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) a regretté que le rapport de la Cour des comptes se limite à une «vision purement comptable» du système TGV. Selon l'association, les projets irrationnels de LGV méritent effectivement d'être dénoncés. Mais, contrairement aux magistrats de la Cour des comptes, elle juge que la «desserte fine» des territoires assure le succès commercial du TGV. «Réduire le nombre de gares pénaliserait les villes moyennes». Par ailleurs, l'ajout d'une correspondance «découragerait les voyageurs autant qu'une heure supplémentaire de trajet», estime la Fnaut. Pour sa part Didier Migaud a rappelé que les lignes à grande vitesse n'étaient pas la solution universelle pour répondre à tous les besoins de transport." Merci de votre lecture
891	Envoyé le 28/11/2014 Nom : ROBERT Prénom : Henri Département de résidence : 31 commune de résidence : CASTELNAU d'estretefonds lieu concerné par vos observations (commune, département) : CASTELNAU d'estretefonds AVIS : A l'heure ou les acquisitions anticipées des biens bâtis et fonciers ont démarré sur le tracé de la LGV de BORDEAUX à TOULOUSE, à l'heure ou les expropriations ont démarré afin d'étendre la gare de Toulouse MATABIAU afin de construire la future gare TGV au sein de TOULOUSE, à l'heure ou les décisions ministérielles et préfectorales sont actées, à l'heure ou notre gouvernement ainsi que nos élus régionaux ont approuvé ce projet tout au long des six dernières années écoulées ,et bien OUI, il existe encore les irréductibles ANTI-LGV, qui à mon sens perdent leur temps et leur énergie à croire que l'enquête publique est un moyen grâce auquel le projet GPSO peut être abandonné ou remis en question par l'état.

	je ne comprends pas trop l'attitude des enquêteurs qui émettent des souhaits de voir surtout le CONTRE et peu le POUR 'ce projet', bref des demandes pour recueillir ces avis binaire dont certains sont certainement bien dissertés, alors que je croyais qu'au moment de l'enquête publique les commissaires attendaient de la réflexion et des propositions de qualité d'aménagements dans le registre de l'enquête pour protéger les diverses activités économiques ,diminuer les futures nuisances environnementale et aménager notre nature afin de sauvegarder le cadre de vie des citoyens , ainsi que le cadre environnemental de notre flore et de notre faune. je pensais que la future synthèse des 23 commissaires enquêteurs avait pour but de permettre de mettre en lumière ces propositions et ces recommandations afin de les soumettre au Maître d'œuvre RFF. je suis donc bien crédule et naïf, ou bien trop jeune , mais je reste bien impatient de lire les conclusions de cette enquête.
892	Envoyé le 29/11/2014 Nom : PUEL Prénom : Françoise Département de résidence : 33 commune de résidence : Pomerol lieu concerné par vos observations (commune, département) : Libourne AVIS : Quel énorme gaspillage ! Il y a une ligne qui existe entre Bordeaux et Toulouse, on peut peut-être l'améliorer pour moins cher. http://lea.asso.free.fr/docs/etude47/EtudeAlternative-Bx-Toulouse.pdf Et surtout on pourrait se servir de ces milliards d'euros pour remettre des trains entre Bordeaux et Limoges, pour desservir Millau, deux endroits dans lesquels il n'est plus très facile de se rendre en train depuis Libourne. Je vois venir les mêmes "avantages" que la LGV Tours-Bordeaux : je vais mettre 1 heure de plus pour aller à Paris car je devrai prendre le train pour aller à Bordeaux, de même pour tous ceux qui prenaient le train à Libourne en venant de Dordogne. Si j'ai bien compris, il en sera de même pour tous les habitants d'Agen et des alentours. En revanche, les forêts et les terres agricoles seront heureuses de voir passer des trains ! Où est l'égalité de transport entre les habitants de ce pays ? Pourtant nous sommes égaux pour les impôts (enfin, plus ou moins, , mais c'est un autre problème). C'est tout de même un comble que ce qui est abusivement appelé "le progrès" fasse reculer les conditions de circulation de toute une partie du pays ! En espérant que cette LGV ne voie jamais le jour et que l'argent économisé par ce projet inutile ne soit pas perdu mais reversé sur l'entretien du matériel et sur le retour de trains supprimés qui nous manquent. Madame Françoise PUEL
893	Envoyé le 29/11/2014 Nom : MAZAS Prénom : Frédéric Département de résidence : 40 commune de résidence : Saint Perdon lieu concerné par vos observations (commune, département) : Mont de Marsan

	AVIS : 1) Sur une LGV, un TGV qui s'arrête à toutes les gares n'est plus un TGV. Dax existe, ne vaudrait-il pas mieux agrandir et interconnecter Dax avec Mt de Marsan ? 2) Croire que la gare TGV de Mont de Marsan va faire venir les entreprises est illusoire. L'autoroute a été réalisée, c'était l'essentiel: le TGV doit venir QUAND les entreprises sont là, et de taille respectable. Le TGV vient les conforter dans leur choix. 3) La politique de prix a fait du TGV un moyen de déplacement bien trop onéreux et haut de gamme pour les populations et pour les entreprises: il y a 10 ans j'obligeais mes cadres à prendre le TGV à Dax au lieu de l'avion. Aujourd'hui, très clairement c'est l'inverse... Enfin Mont de Marsan est une ville de petits fonctionnaires et militaires le plus souvent en début de carrière lorsqu'ils sont mutés ici. Ces derniers n'ont absolument plus les budgets disponibles pour partir en weekend dans leurs familles en TGV. les projets républicains lancés depuis 30 ans par nos amis ingénieurs des Ponts et Chaussées ont fleuri grâce à un lobbying qui aveugle encore nombre d'élus !... Arrêtons les projets grandioses les centres commerciaux grandioses au milieux de nulle part où la testostérone des dirigeants et des élus tient lieu d'analyse stratégique. Nos concitoyens du Nord l'ont prouvé aux assistés du Sud-Ouest depuis des générations: pour faire un investissement en équipement collectif, vérifions que le "collectif" existe bien (dans les proportions "rêvées") avant d'engager des dépenses pharaoniques: nous allons en mourir... Frédéric MAZAS
894	Envoyé le 29/11/2014 Nom : Belbézier Prénom : Lionel Département de résidence : 32 commune de résidence : Castelnau Barbarens lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : En toute logique, le tracé Toulouse-Limoge-Paris est le plus direct. La solution du train pendulaire a été trop vite abandonnée en 2003. C'est pourtant la solution qui permet d'associer le centre de la France au projet de train à grande vitesse Paris-Toulouse à moindre coût.
895	Envoyé le 29/11/2014 Nom : ROI Prénom : JULIEN Département de résidence : 47 commune de résidence : FEUGAROLLES lieu concerné par vos observations (commune, département) : FEUGAROLLES AVIS : Je suis CONTRE ce projet de LGV pour les raisons suivantes : - Projet trop coûteux par rapport au "résultat escompté" (faire gagner du temps aux Bordelais et Toulousains ?! et les ruraux

	regardent passer les trains dans leurs jardins sans en profiter, ni en baisses d'impôts locaux, ni en terme de qualité de vie ?!!). - Le viaduc de Feugarolles passe près d'un château classé Monument historique, et "accessoirement" dans mon village, l'endroit où je vis avec ma famille. Je n'ai pas envie d'avoir, en plus de la route de Mont-de-Marsan qui traverse le village et qui nous dessert son lot quotidien de camions tous plus dangereux les uns que les autres, des TGV qui passent sur un viaduc gigantesque qui va dévaloriser encore plus notre village. - Réaménager les voies existantes me semble la meilleure solution, d'un point de vue Impact sur le paysage, tranquillité des riverains et coût financier. - Ce projet va dénaturer une fois de plus des paysages, des coteaux, des forêts, des zones humides, déjà largement menacés, et tout ça, une fois de plus pour l'intérêt économique de certains, très peu en fait, au vu du soit-disant progrès que l'on essaye de nous vendre depuis des années : quel est le progrès dans tout ça ?! Ce projet est INUTILE, UN GOUFRE FINANCIER que nous n'avons pas les moyens de payer (ni les habitants qui n'en profiteront de toute façon jamais, ni les communes et/ou ComCom du département), DETRUIT LA NATURE ET NE SERT QU'A FAIRE PLAISIR AUX TECHNOCRATES OISIFS QUI N'ONT QUE CA A FAIRE DE PONDRE DES PROJETS AUSSI STUPIDES ET INUTILES, A LEUR IMAGE...
896	Envoyé le 29/11/2014 Nom : Ensemble!33 - Mouvement pour une Alternative de Gauche, Écologiste et Solidaire Prénom : Département de résidence : 33 commune de résidence : le tuzan lieu concerné par vos observations (commune, département) : le tracé GPSO dans son ensemble AVIS : Contribution d'Ensemble!33 (Mouvement pour une Alternative de Gauche, Écologiste et Solidaire) à l'Enquête Publique Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax du GPSO Ensemble!33 par cette contribution à l'enquête publique tient à faire connaître son opposition catégorique aux Lignes à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et au projet GPSO dans son ensemble. Ensemble!33 est résolument favorable à un Service Public de transport ferroviaire de qualité au service de tous, et s'oppose à sa destruction au profit d'un transport de confort pour une élite. Ce Grand Projet Inutile Imposé concentre toutes les dérives dues au choix de société des gouvernants de notre pays. Déni de démocratie : Le débat public de 2005 fut un modèle du genre : quel débat peut-être engagé lorsque RFF n'y présente qu'une proposition La Ligne Nouvelle sans présenter ni envisager d'alternative (remise aux normes et amélioration des voies existantes), lorsqu'on soumet un dossier malhonnête basé sur des flux très largement surévalués et des coûts très largement minorés.

Ces chiffrages ont été dénoncés par les opposants lors du débat public, leur falsification démontrée par les différentes études indépendantes (SMA en 2006, CLARACO en 2010) et confirmée par la Cour des comptes en octobre 2014 (LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE: UN MODÈLE PORTÉ AU-DELÀ DE SA PERTINENCE , rapport public thématique - chapitre III).
L'incidence de ces démonstrations étant bien entendu nulle sur la poursuite du projet.
Imposée par l'État en dépit de l'opposition forte de la population et du dépassement du délai légal (par décisions du 5 décembre 2012, la Commission Nationale du Débat Public a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public) cette enquête publique est donc illégitime dans un processus démocratique. Il est à noter que le dossier d'enquête publique de 10 000 pages A3 (plus de 50 kg de papier) ou 1020 documents informatiques (6 milliards de caractères), sévèrement critiqué par l'Autorité Environnementale (janvier 2014), est conçu comme un labyrinthe inaccessible au citoyen alors que celui-ci devrait avoir à sa disposition un document clair et honnête sur le projet, lui permettant de se prononcer en toute connaissance de cause.

Aberration du mode de transport privilégié et mépris des territoires :
À l'heure des beaux discours sur la préparation de la COP20 et la réduction des GES, certains grands élus continuent à promouvoir de façon forcenée un modèle dépassé, inutile et dispendieux (financièrement et environnementalement) qui mise tout sur des métropoles gigantesques tout en asphyxiant les territoires ruraux et consommant des milliers d'hectares de foncier agricole et forestier.
Alors que sont pointées par la Cour des comptes l'insécurité croissante et la vétusté de notre réseau ferroviaire classique, alors que les besoins de transports collectifs de proximité vont croissants, alors que de plus en plus de citoyens ont nécessité financière de se loger de plus en plus loin de leur lieu de travail, ce petit nombre d'élus voudraient imposer un projet qui ne sert qu'une minorité (8%) des usagers de la SNCF au détriment du plus grand nombre. Un projet qui de surcroît amène le renchérissement du foncier sur les métropoles et accentue donc l'exode des populations les moins aisées vers des périphéries de plus en plus éloignées, créant ainsi de nouveaux besoins de transport et accentuant la paupérisation des populations rurales.
Ce n'est certes pas RFF qui va s'en soucier, un de ses représentants ayant déclaré en 2005 que le passage par la forêt aquitaine (tracé incohérent et beaucoup plus long) avait été choisi car là il n'y avait rien (entendre activité économique et population). Peu importe que la vente du foncier soit gelée pendant des décennies autour du tracé, peu importe que des paysans soient dans l'impossibilité de s'installer sur ces terres, peu importe que le bien que possède le petit retraité ou l'ouvrier soit invendable tant que plane la possibilité des grands travaux (2030 là, 2050 plus loin), peu importe puisqu'il n'y rien aquí . Peu importe que la DUP ne soit encore prononcée, RFF par le biais de la SAFER achète « par anticipation » en procédant à pressions inadmissibles sur les propriétaires et en faisant payer les collectivités territoriales (cf budget du Conseil Régional Aquitaine), plus les acquisitions de foncier seront avancées plus il sera diffi
cile d'arrêter ce projet insensé, tout ce qui peut favoriser le passage en force de tels projets est bon à prendre.

Aberration financière et économique :
Le dernier chiffrage de ce projet pharaonique est de 9 milliards

d'€uros. Sachant que de nombreuses études complémentaires restent à effectuer, que le coût final d'un grand projet est en moyenne supérieur de 30% au coût annoncé, il est raisonnable d'envisager un facture de 15 milliards en euros constants à l'horizon 2030.
A ce jour aucun plan de financement n'est sur la table : qui paierait ?
- RFF et la SNCF , en déficit à hauteur de 50 milliards d'euro ?
-les collectivités territoriales, hors compétences, alors que l'état diminue de façon drastique leurs dotations et qu'elles se sont déjà endettées pour le financement de la ligne Tours-Bordeaux sur 50 ans et sur une somme indéterminée (un pourcentage du montant final , inconnu avant la réception des travaux) ?
-un concessionnaire, qui comme pour la Tours-Bx exigera contractuellement un retour annuel sur investissement de 15% ?
Tout cela alors que pèse un incertitude considérable sur le trafic futur (cf rapport Cdc), que même une augmentation constante du prix du billet (1,2% au dessus de l'inflation) ne permettrait pas d'atteindre le seuil de rentabilité.
Tout cela alors que l'amélioration des lignes existantes coûterait seulement 2 milliards d'euros et qu'il faudra malgré tout les sécuriser et assurer leur maintenance.
Tout cela alors qu'une voie plus courte et plus rapide existe (le POLT : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) et qu'elle est laissée à l'abandon.
Tout cela pour des coûts d'entretien et énergétiques prohibitifs, l'usure des matériels roulants et des voies ainsi que la consommation électrique n'augmentant pas proportionnellement à la vitesse mais à son carré.
Tout cela pour gagner 7 minutes entre Bordeaux et Toulouse par rapport à l'aménagement de la ligne existante, à l'heure où nos hôpitaux de proximité ferment les uns après les autres où l'état supprime des classes et des Réseaux de Réussite Scolaire (principalement dans nos secteurs ruraux).
Tout cela pour amener à un dépérissement des petites villes et de tout le tissus rural par « effet tunnel » qui aspire les échanges économiques vers les métropoles en bout de ligne.

Gabegie environnementale et dangerosité du projet :
Plus de 4800 hectares détruits; non compris ceux consommés par les voiries temporaires nécessaires au chantier, par les lignes électriques supplémentaires indispensables, par la centrale thermique …
Un massif forestier morcelé et fragilisé par une saignée infranchissable ou presque. Massif qui a été sécurisé après les grands incendies de 1949 au prix de décennies d'efforts acharnés par la construction de nombreuses pistes et réserves d'eau, un maillage complexe mis en danger par la coupure de plus de 350 pistes DFCI et la suppression d'une dizaine de points d'eau. Des pompiers mis en danger par la création d'une bande de plusieurs dizaines de km entre la LGV et l'A65 où est grand le risque de se retrouver pris au piège entre les deux emprises grillagées. Des risques importants de départs de feu liés à toute circulation ferroviaire et augmentés par la grande vitesse, des temps d'intervention accrus par l'obligation de détours importants pour atteindre les départs de feu, alors que la rapidité d'accès est primordiale pour limiter la propagation des incendies, incendies qui ont fait tant de morts par le passé dans ce massif forestier.
Ce massif a été assaini par le boisement généralisé en pin et l'élaboration d'un réseau hydraulique dense. La majeure partie de la ligne sera construite en remblai, entraînant une importante rupture

	de l'écoulement des eaux de ruissellement. Cela amènera inévitablement des surfaces importantes inondées de l'automne au printemps mettant en danger nombre d'habitations et provoquant des risques de sape des remblais routiers mais aussi ferroviaires, Les ouvrages d'art nécessaires au franchissement des zones humides remarquables mais sacrifiées, risquent lors du décaissement, comme cela s'est produit pour l'A65, de décapiter le toit de la nappe d'eau du miocène provoquant un rabaissement des nappes et une perte importante d'eau de bonne qualité, rare et nécessaire. Le tracé choisi impacte les zones humides les plus remarquables de notre région, traverse le Ciron et le Barthos au plus mauvais endroit du point de vue écologique, se moque des zones Natura 2000, ZNIEFF et autres zones protégées. Avec l'aide de l'A65, la LGV découpe l'aire des populations de grands animaux en 7 zones quasiment hermétiques amenant des problèmes sanitaires et de gestion sur ces populations, particulièrement pour les cerfs élaphes présents dans la région de Captieux. Le remblai nécessaire à la réalisation de la voie, 40 millions de m³, va demander la création de nombreuses gravières, l'importation de régions voisines voire éloignées de millions de m³. Les nuisances dues aux quelques 2 millions de navettes de poids lourds seront majeures pendant la durée des travaux : pollution de l'air et sonore, très forte dégradation du réseau routier, des conditions de circulation et de la qualité de vie des habitants. En conclusion ce Grand Projet Inutile Imposé, si il est réalisé, est une catastrophe durable pour la région du point vue économique, social et environnemental, les dégâts démocratiques étant eux déjà actés. Ce sera un saccage de notre région, n'apportant aucun avantage à ses habitants mais au contraire impactant très négativement leur vie. C'est encore une fois la preuve du dédain envers les classes populaires et les ruraux dans leur globalité pour privilégier une classe aisée urbaine et lui proposer de consommer de la vitesse à n'importe quel prix au mépris de la nature, des engagements sur le climat et de nos modes de vie.
897	Envoyé le 29/11/2014 Nom : Choukroun Prénom : Jeremie Département de résidence : 46 commune de résidence : Cahors lieu concerné par vos observations (commune, département) : Montauban AVIS : Madame, Monsieur, Je souhaiterai ici solliciter la remise en cause de ce projet. L'objectif d'une telle ligne doit être le développement du territoire, l'amélioration des déplacements en temps et en confort, le désenclavement et le renforcement des échanges. Ces objectifs doivent être atteints avec efficience c'est à dire au meilleur cout social, environnemental et économique. Or le projet actuel abouti au contraire. Dès lors, il entre en contradiction avec l'interêt général, fondement des prérogatives de puissance publique qui vont être mobilisées. En effet, des alternatives plus pertinentes sont possibles consistant en l'amélioration de l'existant, que ce soit sur l'axe bordeau/toulouse, mais aussi sur l'axe toulouse/limoge. Des études ont été conduites et, chiffrées, elles démontrent toutes que ces solutions seraient nettement plus économiques et leur bilan

	écologique incomparable). L'un ne saurait se faire au détriment de l'autre. en effet, les objectifs énoncés plus haut, sont vrai pour l'ensemble de nos concitoyens et le cnetre de la France reste injustement enclavé. De plus, par les temps qui courent, il est nécessaire de privilégier le recyclage et la réutilisation plutôt que la création. Qui plus est, ces nouvelles lignes LGV sont souvent déconnectés des territoires (par exemple, à Montauban, la gare sera à des kilomètres de la ville, générant de nouveaux déplacements et impliquant la créations de nouvelles infrastructures de desserte) au détriment de la vie locale. Les objectifs d'un développement durable de notre nation font parti du préambule de la constitution. Je vous prierai donc de conformer un projet d'une telle ampleur à ces droit fondamentaux. Je vous remercie de prendre ces remarques en considérations.
898	Envoyé le 29/11/2014 Nom : mathau Prénom : michel Département de résidence : 47 commune de résidence : xaintrailles lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47230 xaintrailles AVIS : J'aimerais que nos impôts servent à moderniser et sécuriser les lignes existantes plutôt que de détruire nos forêts, les parcelles de nos agriculteurs . La LGV servira à une minorité de personnes (des cols blancs) qui n'ont pas besoin de gagner quelques minutes..... Occupez-vous de la majorité des personnes qui prennent le train pour travailler ou partir en vacances et qui sont régulièrement pénalisés par des retards ou des grèves..... la classe moyenne qui emprunte les lignes régionales. Je pense que les problèmes se situent essentiellement au niveau des Métropoles . Cordialement.
899	Envoyé le 29/11/2014 Nom : Persici Prénom : Libero Département de résidence : 12 commune de résidence : Martrin lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : à Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles" Monsieur le Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles", Après avoir pris connaissance du dossier de l'enquête d'utilité publique du Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) je tiens à confirmer mon opposition à ce projet pour les raisons suivantes : - le système ferroviaire existant dans le Sud Ouest avec les améliorations nécessaires (et mêmes prioritaires pour le secteur sud Bordeaux et nord Toulouse) peut être un meilleur facteur de développement du rail - les dégâts environnementaux sont phénoménaux - et qui plus est, le cout général de 10 milliards est inconcevable vu les finances publiques d'aujourd'hui. PERSICI Libero

900	Envoyé le 29/11/2014 Nom : Leroy Prénom : Hélène Département de résidence : 31 commune de résidence : Fronton lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse, Haute-Garonne AVIS : Monsieur Le Président de la Commission d'Enquête d'Utilité Publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse. Usagère du TER entre Castelnau d'Estretefond et Toulouse ainsi que du métro toulousain, je suis surprise et scandalisée: que l'argent des contribuables soit utilisé pour un projet pharaonique de 9 milliards d'euros alors qu'il pourrait être alloué à l'amélioration des besoins quotidiens en transport en commun de millions d'utilisateurs et/ou au réaménagement de la ligne existante entre Toulouse et Bordeaux (moins couteuse : 3 milliards d'euros) réduisant de 6 mn seulement le trajet par rapport à la création d'une nouvelle ligne. Il y a tant de problèmes à régler: sur-saturation des TER, métros et rocades, manque cruel de réseaux inter-banlieues toulousaines. QUELLE EST VOTRE RESPONSABILITE? QUELLE EST L'UTILITE PUBLIQUE? Est-ce de construire une LGV ruineuse, dévastatrice et inutile avec l'argent des contribuables et contentant certains notables et politiques? ou Est-ce d'améliorer la vie quotidienne de la population en facilitant leur déplacement? Hélène LEROY
901	Envoyé le 29/11/2014 Nom : Gallitre Prénom : Sarah Département de résidence : 75 commune de résidence : Paris 13ème lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernos-Beaulac AVIS : Je suis opposée au projet GPSO. Les hommes politiques à l'initiative de ce projet, tout à leur mégalo maniaquerie, ont oublié de réfléchir aux questions essentielles : pour qui ? pour quoi ? comment ? combien ? A qui profitera le crime ? Les LGV ne sont pas d'utilité publique. Elles ne profitent qu'à une minorité de voyageurs, catégories socio professionnelles aisées utilisatrices des TGV. Leur réalisation se fait au détriment du transport de proximité utilisé par des millions de français. Pour quoi ce projet démesuré ? Les LGV sont contraires à l'aménagement du territoire. Le projet permettra de relier les métropoles régionales en gagnant quelques dizaines de minutes. Ce gain de temps ne justifie aucunement les millions dépensés et les milliers d'hectares détruits. Ce projet clivera encore d'avantage monde rural et urbain. Comment ? En faisant plaisir au maximum de grands élus. Les LGV sont des tortillards qui desservent les municipalités des élus les plus influents. C'est ainsi qu'a été imaginé le tracé. Combien ? peu importe… les générations futures paieront et les élus qui gouverneront dans vingt ans géreront les dettes contractées par leurs prédécesseurs.

902	Envoyé le 29/11/2014 Nom : MOREIRA BRUNETEAU Prénom : SYLVIE Département de résidence : 33 commune de résidence : ESPIET lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDIRAS 33 AVIS : En ce qui concerne la construction d'1 ligne à grande vitesse Bordeaux -Toulouse et Bordeaux-Dax,je m'oppose à ces grands travaux -sur le plan financier,cette construction entrainerait des frais trop importants par rapport au avantages qu'elle pourrait amener à la population. -Et surtout elle serait dévastatrice pour tout un éco-système la forêt Landaise unique sur le territoire Français. Il existe déjà tout un ensemble de voies ferroviaires existantes qui pourrait être amélioré ou même simplement entretenu ce qui n'est pas toujours le cas sans insérer dans le paysage agricole et forestier des nuisances sonores et visuelles supplémentaires
903	Envoyé le 28/11/2014 Nom : Villedieu Prénom : Nathalie Département de résidence : 82 commune de résidence : Montech lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Ce projet de LGV ne touche pas mon terrain, mais je me sens tout de même concerné, pourquoi? - Le coût pour l'état (nous) = 9 milliards d'euros, indécents! - Gain en temps pour les usagers, en comparaison au projet alternatif = entre 6 et 13 min, ridicules! - Taille et impact environnemental d'un tel chantier, effrayant! - Temps moyen pour finaliser ce chantier = 7 ans. Soit 5 jours sur 7 de camions qui passent et repassent près de chez nous, pendant 7 ans, avec tout l'impact écologique et les nuisances sonores que cela peut avoir, inconcevables! Je ne veux pas de cela ni pour notre planète ni pour notre pays, alors je dis non à la LGV et oui à l'alternative! Humainement vôtre.
904	Envoyé le 29/11/2014 Nom : BALMES Prénom : corinne Département de résidence : 31 commune de résidence : toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : houeilles lot et garonne AVIS : le passage de la LGV provoque une coupure des propriétés et des parcelles forestières qui modifie la gestion et la valeur de celles ci. le passage interrompt les pistes forestières servant à la gestion du site et à la défense

	des forets contre les incendies ce qui augmente les risques pour la forêt en créant un risque accru des départs de feux et de nouvelles lisières aggravant les dégâts du vent et les attaques phytosanitaires. Et je ne parle pas de la destruction des fermes landaises qui font parties du patrimoine français dont la modicité des loyers permet à de nombreuses personnes de se loger. Où vont-ils aller ? Tout ça pour un gain de temps dérisoire .....
905	Envoyé le 29/11/2014 Nom : PIONNIER Prénom : Frédéric Département de résidence : 47 commune de résidence : Montagnac sur Auvignon lieu concerné par vos observations (commune, département) : Montagnac sur Auvignon AVIS : Si j'ai bien compris l'utilité du projet, cette LGV permettrait de faire gagner 28mm sur un trajet Bordeaux-Toulouse par rapport au temps actuel; et le tout pour un montant de 13milions d'€ minimum. Il me semble que les impacts écologiques risquent d'être énormes et que les résultats économiques escomptés quasiment nuls. Le projet du réaménagement des voies existantes me parait plus intelligent et plus raisonnable. Il permettrait de faire diminuer les coûts et de redonner une âme à certaines communes en péril. Je dit clairement NON à la LGV car c'est un projet au-dessus de nos moyens qui n'aura pas les retombées attendues.
906	Envoyé le 29/11/2014 Nom : TREIL Prénom : Francine Département de résidence : 33 commune de résidence : CAPTIEUX lieu concerné par vos observations (commune, département) : CAPTIEUX, GIRONDE AVIS : NON à la LGV BORDEAUX-TOULOUSE et BORDEAUX-DAX. Ce projet ne concerne pas les habitants, il détruit notre mode de vie, c'est une tromperie, un gouffre financier inutile et il nous est imposé. Aménagement des lignes existantes et entretient des anciennes lignes.
907	Envoyé le 29/11/2014 Nom : Ajas Prénom : Jean-Luc Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint-Morillon lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud-Ouest AVIS : Imaginons que la LGV Bordeaux-Toulouse existe. J'habite Saint-Morillon, à coté de La Brède. Si j'avais besoin de me rendre dans la banlieue de Toulouse, il me faudrait aller à la gare de Bordeaux, soit en voiture avec tous les problèmes de circulation et de stationnement que cela pose, soit en train avec les contraintes

de correspondances. Puis après avoir fait le trajet principal en TGV, arrivé à Toulouse, il me faudrait prendre le métro et/ou un bus pour enfin arriver à destination.

Dans ces conditions, je ferais plutôt le choix de faire la totalité du trajet en voiture, ou même encore mieux, en covoiturage. Ainsi, je ne mettrais pas plus de temps, probablement même moins. Je partirais et arriverais au moment souhaité sans contraintes d'horaires. Enfin le coût global du transport serait, pour moi, bien moins important.

Cette opinion correspond à une réalité qui dépasse de loin mon cas personnel. Il est facile de le vérifier en consultant les statistiques du ministère des transports (http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/conjoncture/ar/1463.html). Depuis la crise économique et financière de 2008, notre société a changé. Le transport ferroviaire de voyageurs n'a pas évolué depuis 2008, il connaitrait même une tendance à la baisse depuis trois ans. Il en est de même pour le transport routier, sans évolution depuis quatre ans. En 2008 le transport terrestre de marchandises a baissé de 20%, depuis il n'a plus évolué (pour le transport routier de marchandises -23% et pour le transport ferroviaire de marchandises -35%).

La tendance forte et durable est à l'économie en matière de transport. Le travail baisse et les salaires n'évolue plus, la population cherche logiquement à dépenser le moins possible en transport. La priorité pour la majorité de la population n'est pas la vitesse mais la diminution des déplacements et la réduction de leurs coûts.

Le surcout des LGV est lié au prix de la construction, plus de 13 milliards pour GPSO, mais aussi aux bénéfices à verser aux sociétés privées. Les contrats passés pour la LGV Tours-Bordeaux, le démontre, la société Vinci obtiendrait des bénéfices garantis par l'Etat de 15% sur 50 ans pour un investissement fait en grande majorité d'argent public. Le surcout est financier mais aussi environnemental. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. En 2012 la SNCF s'est engagée à diminuer sa consommation d'électricité de 20% dans les dix ans à venir. A quoi servirait de construire à grand frais des LGV, dont les tracés sont plus longs que les lignes existantes, dont les dess
ertes sont quasi inexistantes en dehors des mégapoles et qui au final, ne seraient pas utilisées par des trains à grandes vitesses pour des raisons largement justifiées d'économie d'énergie ?

Tous les sept ans c'est l'équivalent d'un département qui est artificialisé en France. La construction du projet SEA nous démontre le désastre écologique et humain causé par un tel chantier. GPSO représente 417 km de lignes supplémentaires, soit au total 800 km de lignes nouvelles. Soit, plus de 8 000 hectares de nature et de terres agricoles détruites, de quoi nourrir 32 000 personnes selon l'ADEME.

Qui serait prêt à assumer ce sacrifice pour gagner quelques dizaines de minutes de temps de trajet ?

Le surcoût financier et environnemental des LGV n'est pas supportable par les usagers et il est destructeur pour l'ensemble du réseau ferré

	français. Cela a été clairement démontré par les audits de l'école polytechnique de Lausanne sur l'état déplorable du réseau classique, les accidents de Bretigny et de Denguin ont rappelé la nécessité absolue de privilégier la maintenance et la modernisation du réseau existant. Que faut-il de plus, pour dire non aux LGV ? ========== Après, les avis clairement exprimés des PDG de la SNCF et de RFF : « La priorité absolue doit aller au réseau existant à son entretien et à l'amélioration des lignes qui sont le plus en difficultés », «On n'est plus sur le tout TGV. On est sur la priorité absolu des services publics de la vie quotidienne, ceux qui sont utilisés quotidiennement par 4 millions de français sur le territoire et qui permettent d'aller à l'école, au collège ou au travail et qui sont au service de tous ». Après, les rapports Auxiette, Bianco, Rivier, l'étude Claraco, l'étude Recarte, qui précisent l'inefficacité des LGV, leur non rentabilité et démontrent qu'il serait préférable d'aménager les voies existantes, utilisées par 92% des voyageurs, ce qui serait moins coûteux et pratiquement aussi efficace en terme de rapidité de déplacement. Voici que la Cour des comptes vient de dénoncer, dans son rapport du 23 octobre, les dérives de la gestion du réseau des Trains à Grande Vitesse (TGV). Elle dénonce les mensonges sur une rentabilité manifestement surévaluée. Ce manque de rentabilité et d'usage est confirmé par le bilan des lignes existantes. La compensation par des subventions de l'Etat pourrait atteindre 80%. La limite est atteinte, continuer sur cette voie serrait suicidaire pour les finances publiques, pour le réseau ferré français et pour la qualité de notre environnement. Tout le monde le reconnait, sauf certains responsables politiques dont la motivation de plus en plus inexplicable cache probablement des accords et des marchandages inavouables. Je suis pour la rénovation et la modernisation des lignes ferroviaires existantes et je suis pour le développement du transport public de proximité. Par contre, je suis clairement opposé à tous les projets de Lignes ferroviaires à Grande Vitesse et tout particulièrement au projet GPSO et ses deux lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.
908	Envoyé le 29/11/2014 Nom : Brillard Prénom : Thomas Département de résidence : 33 commune de résidence : Villenave d'Ornon lieu concerné par vos observations (commune, département) : Villenave d'Ornon, Gironde AVIS : Il est inadmissible qu'il ne soit pas prévu de mur anti-bruit le long de la voie ferrée au niveau de la gare de Villenave d'Ornon (coté nord-est) pour assurer un protection phonique des bâtiments d'habitations collectifs situés face a la gare de Villenave d'Ornon.

	Les bâtiments collectifs représentent plus de 50 logements et qui concerne un nombre non négligeable de personnes impactées. Ce mur anti-bruit est a prévoir au minimum entre le pont existant de la voie ferrée et l'habitation repérée 0103556 sur le document d'étude d'impact volume 4.1 pièce F. Le coût du mur anti-bruit devrait représenter un incidence financière négligeable au vue de l'importance du projet. Respectueuses salutations.
909	Envoyé le 29/11/2014 Nom : raynaud Prénom : gérard Département de résidence : 47 commune de résidence : laroque timbaut lieu concerné par vos observations (commune, département) : lot et garonne AVIS : la pertinence de la LGV Bordeaux - Toulouse n'est pas démontrée: - les prévisions de trafic ont été surestimées - les prévisions de dépenses ont, elles, été sous estimées. - le financement n'est pas assuré. - les retombées économiques restent à prouver (voir les études réalisées sur les autres lignes). - les études alternatives par des cabinets indépendants ont été insuffisamment prises en compte. - le gain de temps annoncé participe d'une "course à la vitesse" qui me semble un peu infantile par rapport aux investissement colossaux et aux enjeux environnementaux. on ne cesse de nous alerter sur la perte régulière d'espaces agricoles, mais on continue dans cette voie comme si de rien n'était. il faut étudier SÉRIEUSEMENT les solutions alternatives.
910	Envoyé le 29/11/2014 Nom : fayen Prénom : michel Département de résidence : 17 commune de résidence : corme royal lieu concerné par vos observations (commune, département) : tous AVIS : Vu l'importance du cout des travaux, une tel dépense est-elle pertinante uniquement pour un gain de temps de trajet de quelques minutes? Combien cela va couter sur le billet et combien d'années seront necessaire à son ammortissement? Il serait à mon avis plus judicieux d'utiliser l'argent à réduire le cout des transports afin de permettre à plus de personnes et de fret de passer par le train. Cordialement M.Fayen
911	Envoyé le 29/11/2014 Nom : tillier Prénom : andré

	Département de résidence : 33 commune de résidence : arcachon lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Je suis opposé à ce projet pour les raisons suivantes : -projet inutilement coûteux et impossible à financer du fait de l'état des fininces publiques aujourd'hui - le gain de temps sera faible et sans rapport avec le coût du projet - la modernisation de la ligne existante ente Bayonne et Bordeaux serait aussi efficace et beaucoup moins couteuse -ce projet n'apporterait aucune amélioration aux nombreux utilisateurs locaux du train - une ligne TGV Brive-Toulouse permettrait de relier Toulouse au réseau TGV à moindre coût
912	Envoyé le 29/11/2014 Nom : SEGUIN Prénom : christiane Département de résidence : 82 commune de résidence : Bressols lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bressols, hameau de Pérayrols AVIS : Lorsque je me suis installée à Bressols à la suite d'une mutation, j'ai choisi Pérayrols pour de nombreuses raisons : proche de Montauban, mais peu de bruit, peu de circulation, une bonne qualité de l'air et de l'eau, la nature à proximité. Tout cela va changer : je vais me retrouver à 900 mètres de la future gare et à 400 mètres de la nouvelle voie LGV. Je ne manquerai pas de ''profiter'' des nuisances engendrées par le déplacement de l'actuelle voie Toulouse-Montauban. Sachant la qualité de vie dont je profite aujourd'hui, je ne manque pas de m'inquiéter des conditions dans lesquelles je me retrouverai après les travaux. Ma première interrogation porte sur le bruit. Des calculs ont été effectués pour mesurer le bruit que produira la nouvelle voie de chemin de fer. Ces calculs affichent des moyennes, donc des pics ! À combien s'élèvera le bruit lors de ces pics ? Cela n'est bien sûr mentionné nulle part. Ici et là, on construira, écrit-on dans le rapport, des protections phoniques. Le rendement annoncé de ces protections phoniques ferait passer le niveau de bruit de 62 décibels à 54 décibels, par exemple. Cependant, si nous devons nous en contenter, pourquoi ne pas en mettre tout le long de la zone habitée ? À nuisances sonores équivalentes, certaines maisons font l'objet d'une expropriation, et d'autres non. Est-ce le résultat d'un calcul chiffré ? La destruction de 57 bâtiments sur Bressols est-elle un cap psychologique à ne pas franchir et tant pis pour ceux qui vont rester ? Dans l'étude, il manque bien entendu la prise en compte du bruit généré par la gare (manœuvres et entretien des trains, appels au micro, freinage des trains en décélération, circulation automobile...) et du bruit lié au trafic sur le réseau routier rabattu. Ladite gare sera un arrêt obligé pour tous les TER : lignes de Cahors, Brive, Agen et Montauban et fera partie d'un important programme d'aménagement urbain. Pour l'heure, le secteur est très rural. La métamorphose ne va pas se faire sans travaux colossaux...

Qui dit travaux colossaux et d'un coût exorbitant, dit remblai, car le passage de la LGV à Pérayrols s'effectuera sur un remblai qui sera à 5 ou 6 mètres de hauteur.

On peut s'interroger sur le coût écologique qui va découler de la construction d'un remblai qui va mobiliser d'importantes quantités de matériaux et notamment de terre. Cela va entraîner des excavations monstrueuses.

Plus près de nous, nous allons nous retrouver au pied d'une muraille façon mur de Berlin (Bressols est/ouest).

Le projet, afin d'intégrer le remblai dans le paysage, comprend 5 larges ouvertures de type « ouvrage à trois travées » p 98, pièce F. Sur les 2 km du tracé entre la gare et le franchissement de l'A 20, ces 5 ouvertures représentent environ 11 % de la distance. Elles sont conçues pour ''aérer'' cette modeste version de la Grande Muraille de Chine. Mais comme son illustre modèle, le remblai de Bressols ne sera pas vraiment perméable ! Pour profiter du paysage outre muraille, il faudra ouvrir les yeux au bon moment pour ne pas rater la vue !

Ces passages seront les seuls pour nous et pour les animaux qui vivent sur la commune : sangliers et chevreuils. Il est donc nécessaire de les agrandir et d'augmenter leur nombre.

Ce remblai bien sûr conditionne le rabattement de la voirie qui doit être accessible à tous les engins et machines agricoles dont les moissonneuses batteuses et les machines à vendanger.

À mes yeux, le projet ne tient pas assez compte de la voirie et de son implantation en zone inondable.

Pérayrols est un maillage de chemins étroits, avec deux axes principaux : la route de Montech et la RD77 qui permet de rallier Montauban et Toulouse via l'autoroute ou la nationale.

La circulation se densifie le matin et le soir, mais avec la création de la LGV, elle se densifiera bien davantage, à toutes heures de la journée. De nouveaux axes sont prévus : liaison entre la gare et l'échangeur 66 de l'A20 via la RD77.

Un rond-point (l'équipement réservé N°14) régulera tout cela, mais le carrefour de la RD77 et de la route de Montech qui sera accolé au remblai n'a pas été suffisamment réfléchi : risque d'embouteillages et d'accidents. Si rien n'est fait pour le rendre plus pratique, il sera un vrai point noir qui pourra se propager jusqu'au rond-point.

Le ruisseau de la Loube borde Pérayrols, et le secteur est en zone rouge inondable. (Pièce F/ volume 4.10 / p. 141) Afin de prendre en compte le risque d'inondation, il est prévu de faire un viaduc de franchissement de 45 mètres. Cependant, compte tenu de la qualité du sol - il s'agit de mollasses, ou strates molles, ou sol dit compressible – et sachant que la Loube sera bordée de part et d'autre de deux routes, ce viaduc n'est pas assez large. Il est nécessaire d'éloigner les deux routes du ruisseau, et donc d'élargir le passage, et donc d'allonger le viaduc.

De plus, il est prévu de construire le rabattement de la route de Montech en déblai à proximité de la Loube, et ainsi d'ajouter un risque d'inondation supplémentaire.

Le risque d'inondation concernant l'accès à la gare à partir de la RD77 n'a pas été pris en considération : le pont a un franchissement de type normal mais ses fondations sont à 40 cm sous le lit du cours d'eau : (pièce F / p 188). De plus, il est prévu d'assécher momentanément le cours d'eau et de le détourner le temps des travaux. Ceci va perturber l'équilibre de l'écosystème en zone PPRI.

Le projet méprise et détruit le patrimoine local. À l'entrée de Pérayrols, se trouve un pigeonnier et son bâti rural (hangar) qui figurent dans une étude p 78 en photo, mais p 194, le même regroupement de bâtiments (pigeonnier et hangar) n'apparaît plus lorsqu'il est fait état des mesures proposées pour les édifices à caractère patrimonial.

Il est absolument nécessaire de sauvegarder ce témoignage du passé et de le préserver pour que les générations futures puissent en profiter. Il est inacceptable qu'il soit rasé purement et simplement.

L'étude passe sous silence des nuisances qui seront pourtant réelles et se concentre sur le transport de voyageurs en oubliant le fret.

La luminosité de la gare : encore une inconnue. Quel sera l'impact de l'installation de ce bâtiment sur le sommeil des riverains ?

Les perturbations provoquées par le remblai sur les ondes électromagnétiques, notamment pour les téléphones mobiles sont évoquées nulle part.

Quelle population la gare va-t-elle drainer ? En plus des voyageurs ordinaires, on peut s'attendre à y croiser une population aux commerces illicites, comme on peut le constater aux abords de certaines gares.

L'étude se concentre exclusivement sur le transport des voyageurs. Pourtant, il existe un projet de création de gare de container entre Pérayrols et Montauban. Il faut donc s'attendre aux nuisances sonores liées au passage de trains de marchandises et à la circulation de camions venant livrer et / ou récupérer du fret. Ils seront quant à eux une source possible d'accidents, de ralentissement du trafic, de pollution sonore et de rejets de gaz d'échappement.

La mention du fret n'est pas anecdotique, car nous allons nous trouver sur une ligne qui reliera à terme Bruxelles, Paris, Bordeaux, Toulouse, Espagne.

L'étude aborde les nuisances qu'entraîneront les travaux, certes, mais rien n'est prévu pour indemniser les riverains dont je fais partie. Une fois encore, il faut parler du bruit – que j'avais cru laisser derrière moi en venant à Pérayrols. Il est prévu des rotations de camions nuit et jour. Je m'attends à subir vingt-quatre heures sur vingt- quatre le bruit incessant des engins et des moteurs travaillant à la construction de la nouvelle ligne, au déplacement de la ligne Toulouse-Montauban existante, et à la construction de la gare. Je me prépare à des nuits sans sommeil, ou au sommeil troublé et tant pis pour moi, semble-t-il si par la suite, j'ai des problèmes de santé....

Rien, ou peu de chose, n'est dit sur les vibrations. Même si l'emploi d'explosifs est jugé dans l'étude comme peu probable, il reste cependant les vibrations entraînées par le compactage des pistes et le passage des camions et engins de travaux sur nos chemins. Le terrain aux abords de Pérayrols est composé de strates molles, il faut donc s'attendre à des affaissements de terrain suite au passage de gros engins qui peuvent aller jusqu'à des fissures dans les fondations et les murs des maisons avoisinantes. On peut s'attendre aussi à constater le glissement des tuiles sur les toits.

Autre point noir : la qualité de l'air. Pendant la durée des travaux, l'air sera pollué par des poussières qui vont se déposer sur mes plantes, mes fruits et légumes poussant dans mon jardin, sans oublier au fond de mes bronches et de celles des membres de ma famille ! Quelles en seront les conséquences pour ma santé à plus ou

moins longue échéance ?

En effet, quels sont les composants des poussières que nous allons retrouver dans nos assiettes après qu'elles se soient déposées dans mon jardins ? Quels effets auront-elles sur mes poumons ? Sachant que certains agriculteurs ne pourront plus exploiter , contre dédommagement, leurs terres à proximité des chantiers pour des raisons sanitaires, qu'en est-il des jardiniers amateurs dont je fais partie qui devront soit renoncer à cultiver leurs légumes, soit prendre le risque de les manger ? Aucun dédommagement n'a été envisagé pour nous.

Je m'interroge sur mes futurs déplacements pour aller travailler. J'emprunte tous les jours la route de Montech et la RD77 mais cela va être impossible à certaines périodes si l'on en croit les plans de voirie. Je serai obligée de faire des détours plus ou moins longs qui vont entraîner une surconsommation de carburant, une perte de temps, et accentuer l'usure de ma voiture. Mon mari sera dans le même cas. Comme nous serons nombreux à être dans ce cas, la RD77 et la Route de Montech étant assez passantes, nous aurons probablement à affronter des embouteillages.

La circulation en direction de Brial et Toulouse sera rendue plus difficile et plus dangereuse car chaque jour nous croiserons sur ces routes étroites de nombreux camions se déplaçant entre le chantier et la zone de dépôt.

Au lancement du chantier et pendant la plus grande part des travaux, les voiries actuelles ne pourront pas supporter l'impact des véhicules de chantier (qui peuvent aller jusqu'à 90 tonnes) et les chemins seront défoncés en un rien de temps.

L'étude aborde l'impact sur la nappe phréatique sans aller au fond du problème. Sur Pérayrols, la nappe phréatique est très proche de la surface du sol. Les travaux autour du ruisseau sont présentés d'une manière très vague : il est mentionné dans l'étude des risques de modification, voire d'obstruction du cours d'eau. Cela peut avoir des conséquences très directes sur la vie quotidienne du hameau. En effet, de nombreuses maisons sont équipées de puits pour l'arrosage des jardins en été. On peut craindre à juste titre que les travaux subis par la Loube viennent perturber le système hydrogéologique jusqu'à l'assèchement de puits. Il est prévu aux abords de la Loube d'installer des pompes de relevage qui à terme feront descendre le niveau de la nappe phréatique.

Par ailleurs, les travaux risquent de polluer l'eau et cette pollution se retrouvera dans les puits.

Il est prévu d'utiliser de l'eau pour fixer les poussières au sol. Mais d'où provient cette eau ? En été, cette région a très souvent un fort déficit en eau. Cette surconsommation d'eau pose problème, encore plus en cas de sécheresse. De plus, l'eau utilisée va ruisseler jusqu'à la Loube et polluer tout l'écosystème.

Pour toutes ces raisons, je m'interroge sur la nécessité de construire une nouvelle voie de chemin de fer au lieu de rénover celle qui existe déjà. Je m'interroge encore davantage en voyant les prévisions du nombre de voyageurs qui en seront les usagers. En se référant au chapitre 3 de la pièce J annexe 2, on peut noter que le nombre de voyageurs prenant le train à Montauban passera de 890 000 actuellement à environ 3,5 millions à l'horizon de 2024, en gros trois fois plus de voyageurs. On peut s'étonner de cette projection et se demander si Montauban et son aire d'influence verra sa population tripler. Il est permis d'en douter. Le projet est nettement sur-dimensionné par rapport aux besoins réels du territoire.

En tant que citoyenne et contribuable, j'ai lu avec intérêt le récent rapport de la Cour des Comptes qui a mis en évidence que l'utilisation du TGV était à 64% motivée par des déplacements privés,

	et à 36% par des raisons professionnelles. Est-il nécessaire de prendre le TGV pour partir en vacances ? Si l'on s'attarde sur le futur parking de la future gare, il ne compte que 560 places. Cela fait peu pour la projection de 1 420 000 voyageurs par an, soit 3 800 voyageurs par jour. Suivant les statistiques sur le report modal, on peut dire que 2 090 voyageurs prendront leur voiture pour se rendre à Bressols. Où laisseront-ils leurs véhicules ? Le projet n'est pas cohérent : il est soit sous-dimensionné, soit surestimé. Par contre, on peut s'attendre à une circulation accrue sur nos routes, et on peut dire adieu au cadre rural que j'ai choisi. Enfin, en raison de la faible distance entre Toulouse et Montauban, le train ne pourra être en vitesse TGV que pendant 4 minutes. Le reste du temps, il sera en phase d'accélération ou de décélération. Les seuls trains réellement à grande vitesse ne s'arrêteront pas dans cette gare ... Relier Toulouse à Paris par une ligne TGV est nécessaire, cependant implanter une gare au milieu des champs à Montauban ne se justifie pas. Il suffit pour s'en convaincre de relire le récent rapport de la Cour des Comptes. En ces temps de crise économique et de hausses d'impôts, il est plus qu'incompréhensible de déverser des milliards dans cette réalisation. D'autres solutions sont possibles. Une réfection du tronçon Montauban-Toulouse serait plus judicieuse, un tracé le long de l'autoroute Toulouse – Bordeaux avec une gare à Montbartier comme le prévoyait le premier projet de ligne détruirait beaucoup moins d'habitations et créerait moins de nuisances, alors qu'un tracé plus direct - Garganvillar / Canals – économiserait 5 km de voie et de nombreux ouvrages (viaducs, remblai, nouvelles voiries) en diminuant grandement le nombre de destructions de bâtiments, sans franchir l'autoroute.
913	Envoyé le 29/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Région Midi-Pyrénées + Haute-Garonne + Toulouse AVIS : Bonjour, Le rapport 2014 de la Cour des comptes ayant souligné et détaillé l'absence de rentabilité du développement beaucoup trop massif des lignes de TGV en France, et de la multiplication des gares qu'elles desservent, je m'élève contre le projet d'investissement de 9 milliards d'euros pour l'aménagement d'une nouvelle ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux. Ces 9 milliards d'euros seront supportés par les collectivités des régions Midi-Pyrénées et Aquitaine, 9 milliards dont ces régions ont un très net besoin pour d'autres projets beaucoup plus utiles à leurs habitants, notamment l'éducation. Par ailleurs, ce projet prévoit la destruction d'un grand nombre de terres agricoles, de zones humides, etc., ainsi que le transport par camions de milliers de tonnes de matériaux et de métariels pendant les 7 ans du chantier, ce qui est dorénavant en termes de protection de l'environnement. Un projet alternatif existe, qui prévoit l'aménagement des lignes existantes, qui permettrait d'économiser 6 milliards sur les 9 envisagés, et de développer les réseau ferroviaire dans le nord de Toulouse. Aussi,n en tant que citoyenne de la ville de Toulouse, du département de la Haute-Garonne et de la Région Midi-Pyrénées, j'affirme mon désaccord

	plein et entier sur le projet actuellement envisagé d'un coût de 9 milliards. Je suivrai très attentivement la suite deu traitement de ce projet, et n'hésiterai pas à poursuivre les interpellations de journalistes et d'associations de défenses de l'environnement à ce sujet si cette aberration économique et écologique devait être adoptée. En vous remerciant de votre attention, I. Solal
914	Envoyé le 29/11/2014 Nom : blondeau Prénom : bruno Département de résidence : 40 commune de résidence : saint pierre du mont lieu concerné par vos observations (commune, département) : mont de marsan AVIS : en tant que chef d'entreprise, la venue de la LGV sur Mont de marsan et Dax permettra un désenclavement de notre département, déjà amorcé par l'autoroute mais cette dernière reste insuffisante pour permettre au touriste d'affluer en masse le temps d'un weekend ou autre. Le train est un moyen de transport qui est moins cher et aussi rapide que l'avion sur des lignes intérieures. c'est pour cette raison que je soutiens ce projet
915	Envoyé le 29/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : ARCACHON lieu concerné par vos observations (commune, département) : ARCACHON AVIS : Le coût de la construction de la ligne n'est-il pas pharaonique dans le contexte actuel?Les prévisions de trafic ne sot-elles pas trop optimistes? je privilègirais une modernisation des lignes existantes
916	Envoyé le 29/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : bazas lieu concerné par vos observations (commune, département) : prechac AVIS : je suis contre la lgv,carcela impactetrop la nature ainsi que la vie dans nos campagne.cela va impacter des milliers d'hectares de foret,le bruit va etre presque continuel et cela va couter une fortune,alors que la cour des comptes est totalemnt contre. Donc je vote non a la lgv.
917	Envoyé le 29/11/2014 Nom : viel Prénom : Adolphe Département de résidence : 33 commune de résidence : Captieux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Captieux et Escaudes

	AVIS : Les randonneurs de la Gouaneyre dont je suis un des membres vous fait remarquer que Captieux a déjà une autoroute, qui sépare les deux communes et occasionne une gêne. Deux lignes de gaz font des trouées qui favorisent les dégâts pendant une tempête. Les Capsylvains et les Escaudais n'ont pas demandé à subir les nuisances occasionnées par les caprices de quelques élus qui cherchent à laisser leur nom à la postérité. Ah ! si les décideurs étaient les payeurs, je suis sûr que nous aurions moins de chantiers pharaoniques dont la rentabilité n'est pas démontrée. Commencez donc à améliorer l'existant.
918	Envoyé le 29/11/2014 Nom : bacabe Prénom : hervé Département de résidence : 82 commune de résidence : grisolles lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Rustice AVIS : Je suis contre ce projet extrêmement coûteux pour les communes et les Régions, alors qu'il existe des solutions à moindre frais avec les tracés actuels de la ligne Paris Limoges, à moindre impact pour l'environnement et les riverains. Plutôt que de développer ces axes à grande vitesse pour un petit nombre d'Elus, qui pourront ainsi aller plus souvent " à la Capitale", il faudrait au contraire mettre l'accent sur le développement des lignes de TER, en particulier pour désengorger la circulation routière, actuellement impraticable et qui qui sera de plus en plus problématique pour les flux de populations qui viennent chaque matin travailler sur Toulouse, en particulier le reseau ferroviaire que je pratique régulièrement, que ce soit entre Montauban et Toulouse, ou entre Toulouse et Carcassonne, où la SNCF ne propose pas en fréquence suffisante des trains TOUT au long de la journée pour rester un service PUBLIC, et où les trains disponibles manquent sérieusement de wagons (trajets debout parce que rames bondées...) La priorité régionale est là. Voilà le fond de ma pensée. Hervé BACABE
919	Envoyé le 29/11/2014 Nom : GARNIER Prénom : Françoise Département de résidence : 31 commune de résidence : CASTANET TOLOSAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux/Toulouse AVIS : Utilisatrice de la ligne Bordeaux Toulouse, compte tenu des finances de notre pays je pense que l'effort devrait se faire dans l'entretien, la modernisation et le confort du réseau déjà existant. D'autre part, Il serait vraiment temps de prendre en compte la

	protection de l'environnement en développant des infrastructures nécessaires à des métiers de proximité et donner envie à des familles de s'installer dans ce beau pays des Landes de Gascogne. Les éléments climatiques nous montrent qu'il nous faut à tous reconsidérer notre façon de vivre et lutter contre le réchauffement climatique. Ce n'est pas avec des tractopelles qui raseront la forêt qu'on y arrivera ! Françoise GARNIER
920	Envoyé le 29/11/2014 Nom : BONNAVAL Prénom : FABRICE Département de résidence : 33 commune de résidence : landiras lieu concerné par vos observations (commune, département) : landiras AVIS : Juste pour souligner un coût exorbitant de cette ligne LGV pour gagner a peine une heure de trajet en train pour un petit nombre d'usagers.Et que penser des conséquences écologiques, sociales et économiques engendrées par un tel projet qui détruit tout sur 1 km de large sur toute la ligne. Juste un projet inutile et trop coûteux! conservons les lignes existantes quitte a les modifier; cela coûtera moins chers et n'aura pas de conséquences aussi désastreuses.
921	Envoyé le 29/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : tosse lieu concerné par vos observations (commune, département) : tosse AVIS : En tant que commerçante dans cette région, mais aussi usagère de ce mode de transport pour mes déplacements professionnels, je suis évidemment pour ce projet. Je pense également que cette LGV serait très bénéfique pour nos commerces, sachant que certains clients mettent parfois presque autant de temps pour faire Paris/Bordeaux que Bordeaux/Dax ou Bayonne; Je suis définitivement pour cette LGV
922	Envoyé le 29/11/2014 Nom : CLEMENTE Prénom : Manuel Département de résidence : 82 commune de résidence : Castelmayran lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune de Castelmayran. AVIS : Lors du débat public de 2005 sur le projet de LGV Bordeaux/Toulouse, la carte sur laquelle devait porter les études s'arrêtait à quelques centaines de mètres de chez moi, mais mon domicile était en dehors de ce périmètre (commune de Castelmayran). Lors de la diffusion du tracé retenu par le ministère, nous avons eu la désagréable surprise de voir que le tracé s'était déplacé vers de sud, de quelques centaines de mètres et que maintenant, certains de

mes voisins et moi même étions directement impactés.
Nous ne nous étions pas sentis concernés par ce projet dans la mesure où le tracé initial des études nous excluait de la zone. Il est patent que plusieurs personnes n'ont pas pu participer de ce fait au débat public et n'ont pas pu y apporter leur contribution, et cela en contravention avec les dispositions de la convention d'Aarhus.

Prise en application de l'article 10 de la Déclaration de Rio de 1992, elle a été signée par 39 États le 25 juin 1998, dont la France et la Commission Européenne.

Les articles 6 à 8 concernent la participation du public au processus décisionnel. La Convention vise trois domaines de participation :

participation « aux décisions relatives à des activités particulières » (art.6), notamment les demandes d'autorisation des activités énumérées en annexe 1 [1], et aux activités non énumérées dans l'annexe 1 pouvant avoir un impact sur l'environnement ;
participation à « l'élaboration des plans et programmes politiques relatifs à l'environnement » (art.7) ;
participation à « l'élaboration des dispositions réglementaires et/ou d'instruments normatifs juridiquement contraignants et d'application générale » (art.8).

Concernant l'article 6, le texte de la Convention détaille le schéma général de la procédure de participation tout en laissant à chaque pays signataire, le soin d'élaborer des dispositions plus précises en droit interne : « le public concerné est informé comme il convient, de manière efficace et en temps voulu par un avis au public ou individuellement, selon le cas, audébut du processus ».

Nous n'avons jamais été informés que le tracé passerait devant nos maisons, puisque le tracé initial ne le prévoyait pas.

Depuis que nous sommes mis devant un fait accompli, nous avons étudié le dossier et nous avons eu connaissance de plusieurs études, dont celle faite par le cabinet CLARACO, qui démontre que ce projet n'est pas vraiment indispensable et qu'une solution alternative existe, coûtant bien moins cher que le projet proposé - 2 Milliards d'€uros selon les options pour un gain de temps de 6 à 13 minutes, au lieu des 8 milliards estimés aujourd'hui.
Ce projet alternatif a été porté à votre connaissance par divers dépôts sur d'autres registres en diverses mairies.

S'il s'agit de relancer la croissance par des grands travaux, peut être faudrait-il commencer par moderniser les voies existantes, et avec les sommes économisées, de les réinvestir dans d'autres types d'infrastructures, telles qu'écoles, crèches, maisons de retraites,....

Le projet de LGV est lui même faussé à la base puis que RFF est en même temps juge et partie. C'est comme si en entrant chez un concessionnaire, vous lui demandiez de vous parler du produit vendu par son concurrent. Automatiquement le sien serait le meilleur.

Je déposerai des arguments contre la LGV Bordeaux /Toulouse sur le registre municipal relatif à cette EUP.
Manuel Clémente
82210 Castelmayran

923	Envoyé le 29/11/2014 Nom : DUBOS Prénom : CHRISTEL Département de résidence : 33 commune de résidence : PRECHAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : PRECHAC LANES GIRONDINES AVIS : Bonjour, je vous informe que je suis contre le projet LGV Bordeaux-Toulouse et bordeaux-Dax.Je suis pour l'aménagement des voix existantes, j'espère que vous tiendrez compte des propositions du comité de pilotage qui comprends de nombreux élus de la région.Comprenez que ce projet est pharaonique, déficitaire, destructeur et inutile.Tant d'argent qui pourrait être investit ailleurs.Oui, je suis d'Aquitaine, béarno-landaise et là vous allez détruire la forêt de mes ancêtres, de mon enfance, de mes enfants....en tant que propriétaire foncière de la palombière de mon papa et de mon frère, c'est un préjudice inestimable que vous allez détruire!Je vous invite d'ailleurs à venir visiter par vous-même une vrai palombière traditionnelle !Je vous enverrai un rapport par la suite pour que vous vous rendiez compte!Je vous demande une indemnisation substantielle concernant la destruction de ce milieu séculaire !J'ai beaucoup de mal à décrire ma tristesse face à ce projet t ellement je me sens impuissante et désabusée!
924	Envoyé le 29/11/2014 Nom : gallice Prénom : philippe Département de résidence : 81 commune de résidence : cuq toulza lieu concerné par vos observations (commune, département) : ligne tgv bordeaux toulouse AVIS : Madame Monsieur, Acteur du tourisme dans le tarn depuis 15 ans au sein de l'hotel cuq en terrasses à Cuq Toulza, et citoyen voyageur, je voulais exprimer mon soutien à la création de la ligne tgv toulouse bordeaux et par extension paris. Il me semble incroyable qu'à ce jour toulouse ne soit toujours pas désservie par un TGV et que nous soyons citoyens de deuxième zone, comparé à des villes comme lyon, marseille montpelier ou bordeaux qui ont toutes des liaisons rapides avec paris. Au dela de Paris, un systeme de transport ferroviaires rapide pour toulouse permettrait de développer son attractivité en tant que destination touristique et affaire et profiter de sa position centrale entre barcelone et bordeaux. Un nombre important de personnes préfèrent privilégier le train à l'avion en considérant le bilan carbone ainsi que le temps nécessaire aujourd'hui pour monter dans un avion et arriver d'un centre ville à l'autre en passant par deux aéroports excentrés. Je sais que la co urs des comptes à pointer du doigt le cout et le manque de rentabilité de certaines lignes TGV mais je suis persuadé qu'une ligne toulouse bordeaux sera extrèmement fréquentée et augmentera les deux synergies entre ces villes complémentaires. sincères salutations, Philippe Gallice
925	Envoyé le 30/11/2014 Nom : BELONDRADE Prénom : Frédérik

	Département de résidence : 31 commune de résidence : Tournefeuille lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Les solutions alternatives ne sont pas étudiées sérieusement, pourtant elles existent, notamment celle consistant à améliorer la ligne existante: la durée de trajet serait certes 10 minutes environ plus longue, mais coûterait 6 milliards de moins à notre pays! Quant on connaît le niveau insoutenable atteint par nos impôts, la dette atteint par notre pays, il serait suicidaire de retenir le projet LGV. C'est une folie économique.
926	Envoyé le 30/11/2014 Nom : maurette Prénom : philippe Département de résidence : 40 commune de résidence : mees lieu concerné par vos observations (commune, département) : dax 40 AVIS : Cette presente pour valider que en tant que chef d 'entreprise de Dax je suis favorable à la réalisation d'une ligne nouvelle LGV Bordeaux-Dax, qui doit desservir une nouvelle gare à Mont-de-Marsan ainsi que la gare de Dax. Salutations Philippe MAURETTE AMVMV
927	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : MARTIAL Prénom : Corinne Département de résidence : 31 commune de résidence : FRONTON lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 et Midi Pyrénées AVIS : Je suis contre ces projets de nouvelles LGV ruineux, dévastateurs en habitations et en zones protégées, en terres agricoles, viticoles.....qui engraissent les grosses entreprises du BTP qui ne créent pas d'emplois locaux mais déplacent ses salariés européens (ceux des pays de l'Est par exemple, qui ne font pas forcément vivre le tissu commercial et tertiaire (hôtels/restos) du secteur...) d'un chantier à l'autre. La prise de conscience doit être collective et rapide, ces projets ne seront pas rentables, comme toutes les autres LGV, les prix des billets sont trop chers (ne concurrencent donc pas les prix des lignes aériennes low cost), le covoiturage devient un moyen de transport actuel qui se développe de plus en plus, RFF devrait revoir sa copie.... Le temps annoncé de 3 h 10 est un gros mensonge LE FACTEUR le plus important en 2014, n'est PAS LA VITESSE MAIS LE PRIX ! Imaginons, vous êtes 4, vous voulez aller sur Paris ou Bordeaux, vous prenez le train ou une voiture à 4 ? Une voiture, évidemment, le coût par personne est le facteur principal pour ne pas dire essentiel du choix.... et pour ceux qui n'ont pas de voiture, ils se tournent vers le covoiturage sur des sites internet performants....

	Mon fils fait ses études sur Albi, il covoiture car ceci revient moins cher que le train... Ma fille travaille sur Pamiers, impossible de prendre un abonnement en train, la ligne est super mal desservie, et ses horaire ne correspondent pas. Ce qui, selon moi et tous les membres de ma famille, serait d'utilité publique, c'est une amélioration des communications ferroviaires entres Toulouse et toutes les grandes villes de Midi Pyrénées. Ceci permettrait un désenclavement de Toulouse et un essor et un grand boom économique interdépartemental de notre Région !!!... Je vous demande, Monsieur le commissaire, de tenir compte de ma réflexion, qui est loin d'être stupide, même si je n'ai pas fait de grandes études à l'ENA, ou Sciences PO... J'ai mon mot à dire car avec mes impôts, je participe à la vie financière de notre pays..... EST CE QUE L'UTILITÉ PUBLIQUE DES LGV SE RÉSUME UNIQUEMENT A LA VITESSE ? Est ce que RFF pourrait répondre à cette question ? Une pétition est en ligne, je vous invite à y lire les arguments des "contres" aux projets LGV, de vous faire votre propre idée, de réfléchir à vos besoins et à votre expérience du quotidien par rapport au train comme moi, et d'y participer en tant que citoyen(ne)s soucieux de l'avenir financier de notre pays et de notre Région.... voici le lien : https://www.change.org/p/non-%C3%A0-la-cr%C3%A9ation-d-une-nouvelle-lgv-entre-toulouse-et-bordeaux
928	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : AMOEDO Prénom : jacques Département de résidence : 33 commune de résidence : landiras lieu concerné par vos observations (commune, département) : landiras 33 AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : □ Elle serait ruineuse : □ Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). □ Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). □ Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. □ Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de

	l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. Elle serait dévastatrice : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. Elle est inutile : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Pour ma commune, LANDIRAS, ce projet lors de sa construction, isolera certain quartiers et engendrera des nuisances diverses. Il

	diminuera la valeur des biens immobiliers situés à proximité de la ligne LGV. Il donnera lieu à des réquisitions, non désirées, d'habitats et des terres . Détruira ou endommagera un milieu naturel équilibré où il fait bon vivre. Les retombées économiques seront très faibles voir nulles et m'obligeront à prendre le train à BORDEAUX pour mes déplacements grandes distances (dix à 20 par an). J'ai été un important utilisateur de trajets ferroviaires et la SNCF a toujours su répondre à mes attentes par des solutions adaptées n'engendrant pas des couts démesurés et d'une rentabilité incertaine (voir rapport de la cour des comptes de la nation). Pour toutes ces raisons, JE SUIS TOTALEMENT OPPOSE, aux construction des lignes BORDEAUX-TOULOUSE et BORDEAUX-DAX entant que citoyen qui souhaite que ses impôts ne soient affectés à des projets d'INUTILITE PUBLIQUE.
929	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : BOUTROIS Prénom ; Florence Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) ; Gironde, Landes, Lot-et-garonne, Haute-garonne AVIS : • Non à ce projet ruineux : □ Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). □ Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. □ Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. □ Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. □ Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État. □ La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique. □ Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. • Non à ce projet dévastateur : □ Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la

surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.
- La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés).
- La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.
- Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension.
- L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc.
- L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation !

• Non à ce projet inutile :
- Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée.
- À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains.
- Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco).
- Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ».
- La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit.
- Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants.
- Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de

	leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages retirés par la collectivité,ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.
930	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : AMOEDO Prénom : Simon Département de résidence : 33 commune de résidence : Landiras lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landiras AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité. Elle serait ruineuse : Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. Elle serait dévastatrice : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit

	proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. Elle est inutile : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Pour ma commune, LANDIRAS, ce projet lors de sa construction, isolera certains quartiers et engendrera des nuisances diverses. Il diminuera la valeur des biens immobiliers situés à proximité de la ligne LGV. Il donnera lieu à des réquisitions, non désirées, d'habitats et des terres . Détruira ou endommagera un milieu naturel équilibré où il fait bon vivre. Les retombées économiques seront très faibles voir nulles et m'obligeront à prendre le train à BORDEAUX pour mes déplacements grandes distances (dix à 20 par an). J'ai été un important utilisateur de trajets ferroviaires et la SNCF a toujours su répondre à mes attentes par des solutions adaptées n'engendrant pas des coûts démesurés et d'une rentabilité incertaine (voir rapport de la cour des comptes de la nation). Pourquoi ne pas réaménager des voies existantes plutôt que de construire cette nouvelle ligne?

	Pour toutes ces raisons, JE SUIS TOTALEMENT OPPOSE, aux construction des lignes BORDEAUX-TOULOUSE et BORDEAUX-DAX en tant que citoyen qui souhaite que ses impôts ne soient affectés à des projets d'INUTILITE PUBLIQUE.
931	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : AMOEDO Prénom : Paul Département de résidence : 33 commune de résidence : Landiras lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landiras AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité. Elle serait ruineuse : Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. Elle serait dévastatrice : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance

électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension.

L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple.

Elle est inutile :
À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines.

Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco).

Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires.

La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse.

Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants.

L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.

Pour ma commune, LANDIRAS, ce projet lors de sa construction, isolera certains quartiers et engendrera des nuisances diverses. Il diminuera la valeur des biens immobiliers situés à proximité de la ligne LGV. Il donnera lieu à des réquisitions, non désirées, d'habitats et des terres . Détruira ou endommagera un milieu naturel équilibré où il fait bon vivre. Les retombées économiques seront très faibles voir nulles et m'obligeront à prendre le train à BORDEAUX pour mes déplacements grandes distances (dix à 20 par an). J'ai été un important utilisateur de trajets ferroviaires et la SNCF a toujours su répondre à mes attentes par des solutions adaptées n'engendrant pas des coûts démesurés et d'une rentabilité incertaine (voir rapport de la cour des comptes de la nation). Pourquoi ne pas réaménager des voies existantes plutôt que de construire cette nouvelle ligne?

	Pour toutes ces raisons, JE SUIS TOTALEMENT OPPOSE, aux construction des lignes BORDEAUX-TOULOUSE et BORDEAUX-DAX en tant que citoyen qui souhaite que ses impôts ne soient affectés à des projets d'INUTILITE PUBLIQUE.
932	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Lemoine Prénom : Eric Département de résidence : 33 commune de résidence : PORTETS lieu concerné par vos observations (commune, département) : Territoires coupés par le projet de LGV AVIS : Après lecture des principaux éléments du dossier d'enquête, force est de constater que rien ne permet de conclure à l'utilité publique des projets de ligne à grande vitesse Bordeaux / Toulouse et Bordeaux / Bayonne. D'une part, alors que la pression de l'austérité plonge de plus en plus de personnes dans la précarité, engager près de dix milliards d'euros pour permettre à quelques uns de gagner une poignée de minutes sur ces trajets, est bien loin des préoccupations de l'immense majorité de nos concitoyens. D'ailleurs, des lignes existent déjà et leur rénovation éventuelle reviendrait nettement moins cher pour un service de mobilité équivalent. Certes, investir dans les infrastructures pourrait avoir un impact positif sur l'emploi. Mais tout laisse à penser que ceux-ci seraient de piètre qualité, très certainement importés et peu durables, comparés aux emplois issus d'un investissement équivalent dans l'économie locale et lié à la transition énergétique, le soin, l'agro-écologie... Par ailleurs, il faut noter que la réalisation de ces projets aurait un impact négatif sur nombre de biens communs : * Patrimoine naturel sensible : destruction de zones humides, certaines classées Natura 2000, coupure d'habitats d'animaux territoriaux déjà bien morcelés, impact du stockage des déblais, localement ou pire après transport, impact de la création de nouvelles carrières d'extraction de matériaux de remblai et de leur transport... * Patrimoine humain : destruction de terres agricoles, coupure de territoires non sans conséquences sur les activités professionnelles et de loisirs de nombreux riverains, destruction de logements et d'espaces de vie, souvent pour des personnes y ayant construit leur bien-vivre depuis des générations... * Environnement au sens large (climat, air, bruit...) : de manière plus générale, sous prétexte de plus de vitesse, c'est à nouveau notre environnement et notre qualité de vie qui se dégradera ! Je demande donc à la commission d'enquête d'émettre un avis défavorable à ces projets inutiles, en espérant que, cette fois, il sera suivi par un pouvoir d'état qui nous a malheureusement plutôt habitués au contraire sur de nombreux dossiers récents. Eric Lemoine

933	Envoyé le 30/11/2014 Nom : MONTHIERS Prénom : Cécile Département de résidence : 33 commune de résidence : BORDEAUX lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Dans la conjoncture actuelle, le financement de la LGV Bordeaux-Dax m'apparaît comme un gaspillage inacceptable, pour un gain de temps ridiculement bas (7 à 8 min). Il est bien préférable d'accorder des financements à l'entretien et la rénovation de la ligne actuelle, et aux autres lignes TER de la région Aquitaine, ainsi qu'au développement d'une ligne de Fret. De plus, l'emprise écologique de la construction de cette LGV est immense. De très nombreuses petites communes seraient concernées, au détriment du bien-être, de la faune et de la flore existantes. L'époque des grands travaux irréfléchis et très coûteux est révolue. Nous ne pouvons plus accepter le gaspillage et le mépris des considérations écologiques et des populations dans les dépenses de l'Etat et des régions.
934	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : CORI Prénom : Gilles Département de résidence : 47 commune de résidence : Sainte Colombe de Villeneuve lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : · Non à ce projet dévastateur : ü Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. ü La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). ü La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. ü Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. ü L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc. ü L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation !

935	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : BARBASTE lieu concerné par vos observations (commune, département) : BARBASTE AVIS : opposition à ce projet pour des raisons écologiques, économiques. Projet inutile, tout ça pour gagner 15 min, inutile.
936	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : MARUEJOULS Prénom : MARIE JOSE Département de résidence : 47 commune de résidence : VILLENEUVE S LOT lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC 47 AVIS : pb de financement::ce projet est ruineux pour les collectivites territoriales notament le lot et garonne ou la population doit faire face a des taux de precarite considerable;cet equipement ruineux ne pourra beneficie aux locaux eta l economielocale;eneffet on sait que la grande vitesse impliquedes arrets en gare tres limites,ce qui signifie la non desserte du lot et garonne,sauf deux arrets par jour a agen. le cout du trajet sera eleve pour un benefice temps insignifiant plan envirronnement::la construction de la LGV signifie le betonnage de terres agricoles qui se rarefient.pour l avenir du pays le maintie n de l agriculture est plus important que 15mm gagne sur un trajet pour une minorite de citoyens alternatives a la LGV le reseau TER a ete abandonne au profit des tgv et lgv consequences les lot et garonnais sont dependants de la voiture dont lescouts sont considerables ,argent,accidents POUR L AVENIR PROCHE LA RENOVATION DES TER ET LIGNES TGV ME PARAIT PLUS RENTABLESPOUR L ECONOMIE LOCALE ET NATIONALE QHE LA CONSTRUCTION DE LA LGV QUI EST UN EQUIPEMENT RUINEUX NON NECESSAIRE ET NEFASTE A L ECONOMIE LOCALE POUR LES DECIDEURS CERTE LA FRANCE EST CONNUE POUR SES AVANCEES TECHNOLOGIQUES...LE CONCORDE LE NUCLEAIRE LE TGV LA LGV LE TERRITOIRE FRANCAIS A BESOIN DE TRANSPORT DE PROXIMITE NOS TERRITOIRES RURAUX DEVIENNENT DES DESERTS RURAUX CAR LES POLITIQUES PUBLIQUES SE DECLINENT AU BENEFICE DES METROPOLES AU DETRIMENT DE LA FRANCE PERIPHERIQUE
937	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : MONTHIERS Prénom : Vincent Département de résidence : 33 commune de résidence : BORDEAUX lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ligne TGV BORDEAUX/ TOULOUSE et BORDEAUX / DAX AVIS : Contrairement à l'avis de certains élus locaux et aux CCI concernés, il ne s'agit pas ici de prendre un train de retard mais plutôt de prendre plusieurs trains d'avance et cela en abandonnant le

	plus vite possible le tout LGV. Je suis donc contre ces nouveaux tracés qui vont à l'encontre l'avis de la majorité des habitants et usagées. Gagner quelques minutes sur un parcours ne justifie pas les dégâts financiers , écologiques et humains qu'entrainent ces projets avec de nouveaux tracés très destructeur. Financièrement les usagers vont payé plus chère. Le développement économique avancé par certains est un leurre : en gagnant à terme par exemple 7 mn sur le Bordeaux / Bayonne cela ne fait pas échouer un RV d'affaire, mais cela entrainera un surcout à tous les usagers et sans doute dissuadera certains de prendre le train. Je suis pour le réaménagement des lignes existantes et même leur doublement sur certains parcours (ex Bordeaux Bayonne) pour être proposées aux fret. La rentabilité de ses investissements sera bien plus élevée. Et les économies faites doivent alors profiter à l'amélioration des lignes régionales existantes (entretient des lignes et fréquences des trains). Ce sera alors l'usagé qui sera gagnant et non de grand groupe du BTP. Et cela sans nuire au développement de nos régions. Merci de prendre en comptes cet avis. Vincent monthiers
938	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : TELLIER Prénom : François Département de résidence : 64 commune de résidence : Urrugne lieu concerné par vos observations (commune, département) : GPSO AVIS : Mr le Président, Messieurs les Commissaires, Le dossier d'enquête publique sur le projet GPSO Bordeaux > Toulouse, Bordeaux > Dax dont vous avez la charge, s'avère particulièrement conséquent (environ 20 000 pages format A4) et surtout trop complexe pour être efficacement analysé dans les délais légaux manifestement trop courts. Le CGI fait un constat similaire : « La contre-expertise a disposé des premiers éléments du dossier le 4 février 2014 et les experts ont pu travailler pendant 11 semaines (durée inférieure à la durée souhaitable de 4 mois pour un projet d'une telle ampleur), car le Ministère chargé des transports souhaitait disposer du retour du CGI à la fin du mois d'avril afin de ne pas compromettre le lancement de l'enquête publique avant l'été 2014. Le présent avis a été rendu disponible dans un délai extrêmement réduit après la remise du rapport de contre-expertise. » Convaincu que dans le domaine d'exercice de votre mission, vous possédez une compétence minimale certaine afin de pouvoir renseigner le public, je fais appel à vos connaissances pour obtenir des réponses aux interrogations des membres de mon association. Quelles peuvent être les raisons d'une telle précipitation ? Des observations de nature à remettre en cause le bien-fondé de ce projet vous sont soumises. A cet effet vous trouverez ci- dessous : P. 2 : extraits de l'étude voyageurs SNCF versée au débat public du tronçon Bordeaux > Hendaye P. 3 : extraits de l'étude voyageurs issue du dossier technique

versée par RFF au même débat public
P. 4 : des données présentées par RFF lors du débat public Bdx > He + évolution voyageurs Xfrontaliers
P. 5 : des données présentées par RFF lors du débat public Bdx > Tlse + encadré évolution PIB
P. 6 : extraits du document de l'enquête avec observations et questionnements en encadré
P. 7 : tableau synthèse bilans LOTI LGV, présentation trafic voyageurs RFF, bénéficiaires gains/auto
P. 8 & suiv. : Observations et interrogations

VOYAGEURS/ Observations et interrogations.
Nous n'avons pas su trouver une explication à l'évolution du nombre de passagers par ex :
SNCF débat public, trafic généré scénario 3 en 2020 : 6,95 M passagers, gain 1,3M (p2) Bdx > He
Etude Scetauroute débat public 4,78 + 1,67 = 6,45M (p3) Bdx > He
Débat public RFF sc 3 6,55 + 1,55 = 8,1 M gain 2,2M (p4)
Débat public RFF
10,3 M gain 3,0M (p5) Bdx > Tlse
Total débat public
18,4 M gain 5,2M
Présentation RFF (O-N 2012 p.7) 17,7 puis 16,6 millions ; gains respectifs 5,6 puis 7 millions
Enquête publique : avec le projet réalisé (2032 soit 12 ans plus tard avec Dax > He) :
59,8 millions de voyageurs dont un gain de 10,5 millions
On peut comprendre que les passagers étant les principaux bénéficiaires du projet, plus ils sont nombreux, plus le bénéfice est élevé et plus le TRI et la VAN sont élevés (elle est évaluée à 0,4Mds€ pour un investissement de 13,3Mds), rentrant ainsi dans le cadre du « faisable ».
Quel crédit peut-on accorder à un tel dossier ? L'enquête n'est pas très éclairante , de plus sachant que 40% des déplacements en TGV le sont pour raisons professionnelles, le reste pour les loisirs, est-il logique de valoriser au même taux le temps gagné par les uns et les autres ?

Visiblement, les bases des voyageurs transpyrénéens sont erronées ou mensongères (voir encadré p.6)

P.7 - Le bénéfice global des usagers est de 13,2 Mds € dont 4,4 pour les anciens de l'automobile (H p.185) soit 1/3. Pourtant les gains d'automobilistes annoncés (3,3M à 6,8) ne représentent au mieux que 11,3% 6.8 :59,8.

Nous avons mis le focus sur l'aspect voyageurs (les plus importants bénéficiaires du programme GPSO) et le constat est assez navrant. En effet, visiblement tout porte à croire qu'il a fallu à tout prix trouver des voyageurs dans le respect des instructions cadre de 2004, afin de parvenir à une VAN positive et donner ainsi une chance au projet de voir le jour. Le constat du CGI doit lui aussi vous interpeller :
« • un projet à la valeur actualisée nette par euro investi limitée, signe qu'il est susceptible d'en évincer d'autres jugés plus prioritaires par la commission Mobilité 21 ;
• un découpage discutable du programme en 2 phases, dont la deuxième (Dax – Espagne) s'avère difficilement rentable aux dates de

réalisation annoncées ;
•□une forte dépendance de la valeur actualisée nette et donc de l'intérêt collectif du projet à :
o la réalisation du trafic prévu,
o la valeur des coûts d'investissement et de maintenance,
o la part de financement apportée par l'Union européenne et les collectivités territoriales. »

D'autre part si le CGI estime « Il a été fait bon usage de toutes les informations disponibles et les calages des modèles sont satisfaisants. », c'est-à-dire que la méthodologie a été respectée, par contre les hypothèses de base n'ont visiblement pas été commentées alors qu'elles sont déterminantes. Pas un mot non plus sur les débats publics qui ont eu lieu en 2005 et 2006 aboutissant sur des perspectives tout à fait différentes (une expertise indépendante – SMA Progtrans non mentionnée dans l'enquête, réalisée à la demande de la Commission Nationale du Débat Public conseillait des hypothèses de trafic « plus prudentes » et concluait que la ligne existante était en mesure d'absorber le trafic « optimiste » prévu par RFF à l'horizon 2020.). Le délai légal de lancement de l'enquête publique (5 ans) a été largement dépassé pourquoi une « remise à plat » du dossier a-t-elle été refusée ?
Une telle précipitation sur un dossier aussi complexe le rend suspect.
Les milliers de citoyens qui l'ont contesté au travers des référendums locaux ou des manifestations diverses, ne sont pas écoutés pourtant RFF avait été mis en garde en ces termes dans un rapport prémonitoire de Décembre 2008 du cabinet « Arenes » (commandé par RFF lui-même) et passé sous silence semble-t-il :
« Le principal enseignement du recueil des attentes des acteurs vis-à-vis de la concertation tient dans le fait que les acteurs locaux ont le sentiment d'avoir été floués, trompés par un débat « caution » où tout était joué d'avance. Au final ils se sont sentis méprisés, victimes des « manipulations » du Maître d'ouvrage. Etant donné le climat de tension que cela a généré, rien ne serait pire pour RFF que de reproduire ou même, de donner l'impression de reproduire, ce genre de pratiques. Il est primordial que les acteurs aient le sentiment que les «choses ne se jouent pas ailleurs », que cette concertation n'est pas un « alibi », auquel cas non seulement RFF ne gagnera pas en légitimité dans la conduite de la concertation mais la concertation va produire de la contestation. »
Nous suivons ce dossier depuis son origine et savons qu'il est assis sur des bases mensongères non seulement sur les usagers mais aussi sur le fret ferroviaire et les trafics des trains notamment (G p.15 : trains actuellement en sortie de Bayonne en jour moyen : 100 au lieu de 52 en réalité ; la DREAL Aquitaine, dans son rapport de l'observatoire des trafics d'août 2014, reconnaît : « Les trains qui arrivent et repartent d'une gare, après un arrêt de quelques minutes sont malheureusement comptabilisés deux fois dans les calculs ».)
Des incohérences notoires soulignées par E. Davignon alors commissaire aux transports européen : la ligne nouvelle Bbx-He justifiée par une augmentation attendue du fret ferroviaire se raccorde au Y basque dédié essentiellement au trafic voyageurs domestique. Une étude approfondie de l'évolution souhaitable du fret ferroviaire tant dans la péninsule Ibérique qu'en France a mis en valeur les limites du trafic transfrontalier attendu (124 trains/jour à saturation des réseaux espagnols). La saturation annoncée du réseau existant en France n'est pas avérée, les études alternatives (CITEC, Claraco) ne sont pas prises en compte.

Ce projet, comme en témoigne le tableau de synthèse des bilans LOTI

	(p.7), s'il venait à être mis en œuvre serait le plus coûteux jamais construit en France pour une fréquentation des plus basses au km selon les données avant E.P. Il n'a pas d'assise sociale, (la grande vitesse n'est utilisée que par 8% des usagers du rail) ; il ne répond à aucun besoin ni aucune demande sociale et est de plus en plus contesté. Les recommandations des assises du ferroviaire, des rapports Mariton, Bianco, Auxiette, Mobilité 21, sont foulées au pied, la condamnation sans détours de la Cour des Comptes est ignorée. Monsieur le Président, Messieurs les commissaires enquêteurs serez-vous les complices des instigateurs de troubles à l'image des projets de NDDL ou Sirven plus récemment ? Le Concorde sur rail est un modèle dépassé dont le bilan se solde par une dette de 40 Mds d'€ dont la croissance est très largement supérieure à celle de notre PIB. La faillite du système ferroviaire vers laquelle nous entraînent ces projets inutiles et imposés fait maintenant consensus et il n'est pas trop tard pour arrêter le processus. La demande sociale n'est pas d'aller toujours plus vite d'une métropole à une autre mais de parvenir en toute fiabilité, régularité et confort, grâce à un maillage efficient, à la destination de son choix, et seul la rénovation et la modernisation du réseau existant peuvent y répondre. Enfin, sur le volet environnemental, que nous n'aborderons pas ici faute de temps et d'espace, le progrès technologique sur le mode routier n'est pas pris en compte(On suppose que les conditions actuelles de congestion et donc les temps de parcours se maintiendront… sans dégradation ni amélioration - H p.179). La technologie des moteurs hybrides ainsi que des moteurs électriques sont actuellement en expérimentation sur des bus. Les gains d'émission de GES sont évalués à 10 fois les gains des infrastructures ferroviaires nouvelles, cet aspect n'est pas évoqué dans cette enquête. La grande vitesse consomme 2 à 3 fois plus d'énergie pour des gains en temps minimes au regard des investissements et des destructions environnementales du projet GPSO. Nous récusons les données sur lesquelles est assis le GPSO et la manière « à sens unique » dont est présentée cette enquête, excluant les nombreux travaux menés lors des études par les associations de défense de l'environnement ou des élus de terrains. Un avis favorable n'aurait pas l'adhésion des populations et engendrerait de nouvelles frustrations. Courrier suit NIVELLE BIDASSOA Association loi 1901 W641001523
939	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Lemaire Prénom : Jean-francois Département de résidence : 33 commune de résidence : St Michel de Rieufret lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Michel de Rieufret AVIS : Je suis totalement opposé au passage de la LGV a cause des nuisances occasionnées et car la construction d'une LGV n'est pas justifiée ! Si on prends en compte les nuisances occasionnées et le gain de temps ce genre d'investissement n'est pas justifié. JF Lemaire

940	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Cambourieu Prénom : Bernard Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyrans AVIS : A part devoir subir de trop nombreuses nuisances durant les travaux et devoir indirectement financer ce projet pour permettre à quelques privilégiés de garder quelques minutes et beaucoup d'argent aux entreprise du BTP, je ne vois pas l'intérêt d'un tel projet. La nature va encore en prendre un coup. Je suis donc contre la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Rénovons plutôt les lignes existantes. Bernard Cambourieu
941	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : thomas-amoedo Prénom : brigitte Département de résidence : 33 commune de résidence : landiras lieu concerné par vos observations (commune, département) : landiras 33 AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : ? Elle serait ruineuse : ? Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). ? Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). ? Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. ? Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. ? Elle serait dévastatrice : ? Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. ? La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces

	protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. ? La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. ? Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. ? L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. ? Elle est inutile : ? À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. ? Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). ? Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. ? La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. ? Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Pour ma commune, LANDIRAS, ce projet lors de sa construction, isolera certain quartiers et engendrera des nuisances diverses. Il diminuera la valeur des biens immobiliers situés à proximité de la ligne LGV. Il donnera lieu à des réquisitions, non désirées d'habitats et des terres . Il détruira ou endommagera un milieu naturel équilibré où il fait bon vivre. Les retombées économiques seront très faibles voir nulles. Avec le budget destiné à ces travaux, il serait possible de créer ou d'améliorer de nombreux équipements de proximité (crèches, collèges,hôpitaux...) susceptibles de contribuer à un aménagement harmonieux du territoire et non de renforcer une centralisation déjà trop présente dont seules quelques personnes, parmi les plus

	nanties, bénéficient . Pour toutes ces raisons, JE SUIS TOTALEMENT OPPOSEE, aux construction des lignes BORDEAUX-TOULOUSE et BORDEAUX-DAX en tant que citoyenne qui souhaite que ses impôts ne soient affectés à des projets d'INUTILITE PUBLIQUE
942	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : TOUTAIN Prénom : Véronique Département de résidence : 33 commune de résidence : Andernos-les-bains lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax - Nouvelle ligne TGV AVIS : Je suis une grande utilisatrice des trains mais je pense qu'il y a déjà suffisamment de TGVs en France. Une ligne supplémentaire, au détriment de la nature qui elle, par contre, commence à manquer, n'aurait qu'un impact négatif sur la région. Et pour inciter les gens à utiliser le train plutôt que la voiture, il serait préférable d'augmenter le nombre de TER et de gares - trop de petites gares ont été fermées. Au lieu d'un TGV Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax, je trouverais plus intelligent de réhabiliter la voie de chemin de fer qui desservait autrefois le nord du bassin d'Arcachon.
943	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : GUJAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDE AVIS : ALORS QUE L ON CHERCHE DE L ARGENT PARTOUT, ON SE PREPARE A SACCAGER LA DERNIERE GRANDE FORET DES LANDES POUR GAGNER QUELQUES MINUTES POUR QUELQUES TOURISTES , AUJOURD HUI FRANCAIS, DEMAIN CHINOIS. ON VA DEPENSER DES MILLIARDS ALORS QUE DES ETUDES INDEPENDANTES PROUVENT QU UN AMENAGEMENT DES LIGNES EXISTANTES EST POSSIBLE; CE CHANTIER NE SERT QU A CREER ARTIFICIELLEMENT DU TRAVAIL, LE TOUT PAYE PAR LE CONTRIBUABLE!
944	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Dupuis Prénom : Céline Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tout le tracé concerné par le projet de LGV AVIS : La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens. NON à ce projet ruineux : - Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni

	quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). - Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. - Il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. - Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. - Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État. - Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. NON à ce projet dévastateur : - Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. - La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). - La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. - Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. - L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc. - L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation ! NON à ce projet inutile : - Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. - À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains.

	- Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco). - Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». - La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. - Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. Par ailleurs, la propriété de ma mère étant riveraine de la ligne future et des travaux : où sont prévus les merlons antibruit ? Quid des vibrations ? De plus le dossier d'enquête publique ne prévoit pas la réparation du préjudice moral terrible que subiraient tous ceux qui ont fondé leurs espérances sur le calme de leur lieu de vie.
945	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : COMPAN Prénom : INGRID Département de résidence : 33 commune de résidence : ST MÉDARD D'EYRANS lieu concerné par vos observations (commune, département) : ST MÉDARD D'EYRANS GIRONDE AVIS : Je suis opposée à ce projet GPSO. Il serait ruineuse : La réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. Pour finir sur le budget , peut-on connaitre le montant réel des travaux et qui seraient les contributeurs ? Les investissements de ce type ne sont surement pas rentables pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes).

	Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. IL serait dévastateur: Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles. Notre village, où il y fait bon vivre, ne pourrait plus être un lieu de paix. Un tel projet ne réduit en rien l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une augmentation des prix .Nous avons notre fille qui est étudiante à Lille, trouvez-vous normale qu'elle prenne l'avion car celui-ci est beaucoup moins cher, nous abandonnons le train très onéreux pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. Stop au gaspillage, ne trouvez-vous pas que la dette de notre pays ne compte pas assez de milliards?
946	Envoyé le : 30/11 /2014 Nom : PICHAYROU Prénom : Céline Département de résidence : 47 commune de résidence : Layrac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Layrac AVIS : Ce projet va être dévastateur économiquement et faunistiquement. Il présente un coût exhorbitant ce qui est une honte dans une période de crise économique. Il serait plus raisonnable de penser à des solutions alternatives comme la modernisation des voies ferrées existantes. Cela permettrait à la fois de préserver notre faune et notre flore en diminuant les impacts sur l'environnement et la pression fiscale des citoyens.
947	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Crémoux Prénom : Jean-Pierre Département de résidence : 31 commune de résidence : Cornebarrieu lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Je ne vois pas l'intérêt pour la population de Toulouse et des environs d'engager une telle dépense pour la LGV Toulouse-Bordeaux dont la rentabilité est largement questionnée et dont l'impact environnemental sera des plus conséquents alors que les grandes lignes qui nous connectent avec le reste de la Région ou encore avec l'Espagne sont dans un état d'obsolescence évident. Il suffit pour cela de prendre la ligne qui nous relie à Irún via Tarbes ou celle qui va à Barcelone via Foix qui offrent à peu près les mêmes performances que dans les années cinquante ! Au lieu de concentrer des dépenses pharaoniques pour aller "vers Paris" il serait sans nul doute préférable de privilégier un meilleur aménagement du territoire de proximité.
948	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : MALARTIC Prénom : Nathalie Département de résidence : 33

	commune de résidence : Saint Médard d'Eyrans 7. Merci de nous indiquer le lieu concerné par vos observations (commune, département) Saint Médard d'Eyrans 8. Merci de nous indiquer votre adresse électronique. L'indication de votre mail permettra l'envoi d'un accusé de réception de vos observations. nathalie.malartic@wanadoo.fr 9. Saisissez ici vos remarques et observations. A l'heure où la dette de la France avoisine les 2 mille milliards d'euros, à l'heure où celle de la SNCF dépasse les 44 milliards d'euros, à l'heure où plus de 150 000 sans-abri ne sont pas pris en charge, à l'heure où le manque de places en maisons de retraite, structures pour handicapés ou malades d'Alzheimer est dramatique, que la crise dans l'éducation nationale ne permet plus à nos enfants de suivre une scolarité normale, comment peut-on ne serait-ce qu'envisager une construction supplémentaire de ligne LGV ? Les usagers quotidiens des TER sont confrontés à des retards, des annulations dues souvent au mauvaise état des lignes existantes, à des rames surchargées. Comment accepter de voir de telles sommes dépensées pour gagner quelques misérables minutes. Alors, je dis NON à ce projet !
949	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : AJAS Prénom : Louisette Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint-Morillon lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud-Ouest AVIS : Je suis opposée aux projets GPSO, de création de LGV, Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Dax. J'y suis opposée car je n'y vois aucun intérêt sur le plan du transport ferroviaire par rapport à l'usage du réseau existant correctement entretenu et modernisé. J'y suis opposée car la réalisation d'un tel projet serait catastrophique sur le plan environnemental et financier. La priorité pour moi est d'économiser nos ressources et de préserver notre environnement au maximum.
950	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Association de défense des intérêts de Lahonce - ADIL - Prénom : jean-marie Département de résidence : 64 commune de résidence : lahonce lieu concerné par vos observations (commune, département) : lahonce AVIS : Nous sommes opposés à un projet : - dont le financement n'est pas connu.

	- dont les coûts sont indéterminés (il manque entre autre l'évaluation du matériel roulant) - qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. - qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié. Nous sommes entièrement d'accord avec le relevé de conclusion déposé par le CADE, et en conséquence nous nous opposons à ce projet que nous qualifions de GPI2 (Grand Projet inutile et Imposé). Le Président de l'ADIL, JM Darrigol
951	Envoyé le 30/11/2014 Nom : Commune de L'Isle Saint Georges représentée par son Maire, Jean André LEMIRE Prénom : Mairie ISG Département de résidence : 33 commune de résidence : ISLE SAINT GEORGES lieu concerné par vos observations (commune, département) : ISLE SAINT GEORGES AVIS : Contenu de la délibération prise en conseil municipal le 26/11/2014 A l'unanimité le Conseil Municipal de L'Isle Saint Georges - Approuve et soutient toutes les délibérations défavorables aux projets des LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax, votées en novembre et décembre 2014 par la Communauté de Communes de Montesquieu et les communes du Canton de La Brède, - Appuie l'avis publié par son député Gilles SAVARY le 20 Novembre 2014 à Langon, - Conteste le fait que le débat public ait porté sur une ligne Bordeaux Hendaye, et que l'enquête publique ne concerne que Bordeaux Dax, tronquant ainsi l'étude de rentabilité de cette ligne et présupposant d'avance que l'enquête publique sur Dax Hendaye serait favorable ! - S'inquiète et s'oppose à une réduction du champ d'expansion des crues sur son territoire qui serait contraire au principe du PPRI, l'étude d'impact technique n'étant pas assez précise sur ce point.
952	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : vigroux Prénom : alain Département de résidence : 82 commune de résidence : montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : montauban tarn et garonne AVIS : Je défends la ligne POLT (Paris Orléans Limoges Toulouse) et les trains (ex-grandes lignes) "intercités". Je suis contre le terminus de POLT à Brive, pallier intermédiaire pour atteindre son démantèlement complet
953	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : CHANABE Prénom : CLAUDINE Département de résidence : 82 commune de résidence : MONTAUBAN

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : MONTAUBAN TARN ET GARONNE AVIS : Je défends la ligne POLT (Paris Orléans Limoges Toulouse) et les trains (ex-grandes lignes) "intercités". Je suis contre le terminus de POLT à Brive, pallier intermédiaire pour atte
954	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Tesi Prénom : Sébastien Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tarn et Garonne AVIS : Je suis opposé à ce grand projet inutile, projet imposé par un petit nombre notamment par quelques élus mégalomanes. Les lignes grande vitesse tuent le service public du rail et le train de proximité. Elles ne servent qu'a un public restreint et favorisés. Les conséquences : fermeture de gares, diminution des arrêts en gare, TER et Corails bondés, trains en retard, sécurité des agents et des usagers compromise. Les lignes grande vitesse sont des aberrations écologiques, alors même que l'équivalent d'un département en terre agricole disparait tous les 10 ans. Elles participent à l'enclavement de villes et de régions entières au profit des grandes métropoles régionales. Elle poussent au délaissement des centres villes pour des zones périphériques avec les gares LGV (comme celle prévue à Bressol). Je ne souhaite pas financer avec mes impôts un tel projet, je souhaite des trains de proximité, ponctuels et peu chers (voire gratuits). Non aux lignes grande vitesse Toulouse Bordeaux et Bordeaux Dax
955	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : VALADE Prénom : Pierre Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : Montauban AVIS : Gain de temps non significatif entre Toulouse et Bordeaux avec la LGV. L'amélioration de la ligne actuelle, support aux TER, Intercités et TGV serait grandement appréciée et moins coûteuse pour fluidifier et accélérer autant que faire se peut le trafic sur ce trajet.
956	Envoyé le : 31/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : Layrac

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : Layrac 47390 AVIS : La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens. Non à ce projet ruineux : Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État. La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique. Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Non à ce projet dévastateur : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en

	raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc. L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation ! Non à ce projet inutile : Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.
957	Envoyé le : 30/ 11/ 2014 Nom : Delage Prénom : Martine Département de résidence : 80 commune de résidence : 82000 Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : J'estime le projet de LGV inutile et trop couteux dans les circonstances actuelles.La rénovation de la ligne actuelle suffirait

	parfaitement et serait beaucoup moins chère.
958	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Dousset Prénom : Bernadette Département de résidence : 92 commune de résidence : Vanves lieu concerné par vos observations (commune, département) : Vianne AVIS : La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens. • Non à ce projet ruineux : □ Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). □ Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. □ Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. □ Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. □ Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État. □ La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique. □ Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. • Non à ce projet dévastateur : □ Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. □ La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). □ La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à

	elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. □ Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. □ L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc. □ L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation ! • Non à ce projet inutile : □ Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. □ À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains. □ Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco). □ Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». □ La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. □ Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. □ Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. - Soucieux du développement durable : le dossier de RFF emploie

	souvent cette référence au développement durable. Pourtant l'Autorité environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). - Soucieux de la consommation d'énergie : La vitesse n'est pas écologique : pour doubler la vitesse d'un train, il faut quatre fois plus d'énergie (l'énergie croît avec le carré de la vitesse). Les TGV ont été conçus au siècle dernier, à l'époque où l'énergie paraissait abondante. Aujourd'hui, on demande aux citoyens d'éteindre leurs appareils électroniques en veille pour économiser cette rare et onéreuse énergie alors que nos édiles s'entêtent à vouloir créer des LGV pour y faire rouler des TGV très voraces en énergie ! - Atteint moralement : le dossier d'enquête publique ne prévoit pas la réparation du préjudice moral terrible que subiraient tous ceux qui avaient fondé leurs espérances sur le calme de leur lieu de vie. La difficulté pour une personne âgée de se reconstruire un environnement social entraîne trop de nuisances psychologiques et émotionnelles impossibles à gérer.
959	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : DUREAU Prénom : THIERRY Département de résidence : 31 Votre commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : non à la LGV usine a gaz pour détourner l' argent des contribuables et qui ne servira que pour enrichir les amis financiers bien placés stop à la destruction de l' environnement stop au gaspillage pour les 1% de privilégies assassins qui pourrissent la planète au dépens de l' avenir de nos enfants oui à des TER qui fonctionnent sur des voies ferrées en bon état, avec des gares ouvertes du premier au dernier train et dotée de suffisamment de personnel
960	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : bonnelie Prénom : vincent Département de résidence : 33 commune de résidence : bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : bernos-beaulac gironde AVIS : Nous sommes propriétaires d'une maison située sur le tracé prévu par rff. Nous sommes CONTRE ce projet qui , de fait , viendra détruire l'environnement existant et coûtera énormément d'argent public. Il serait nettement préférable de réaménager les voies ferrées existantes. Merci
961	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Bouchet Prénom : Martine

	Département de résidence : 64 commune de résidence : Mouguerre lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Bonjour, Je suis fermement opposée aux projets de LGV entre Bordeaux et Dax. Les dégâts environnementaux sont considérables et ne sont pas contrebalancés par un intérêt général. La rénovation des voies existantes est la solution la plus responsable, à la fois pour la préservation de notre environnement, en évitant le saccage de zones naturelles et la création d'une nouvelle barrière, mais aussi pour nos finances et notre dette, que paieront les générations à venir. Habitant le Pays basque, je suis étonnée que cette enquête publique ait été tronçonnée. C'est une manière d'amoindrir son impact environnemental, alors que si le tronçon Bordeaux Dax est créé, il n'a de sens que si la suite (Dax frontière) est un jour faite. Or dans le dossier, les impacts environnementaux au Pays basque ne sont qu'effleurés. J'ai passé un peu de temps à chercher dans le dossier où étaient les impacts environnementaux pour le tronçon Dax fontière, et j'ai abandonné, le dossier étant trop long à lire, et le fléchage des rubriques assez obscur pour moi. C'est ainsi qu'il est dit en pièce F que à cause du découpage en 2 tronçons, il est réglementaire que l'étude d'impact soit globale, c'est à dire englobant l'impact au Sud de Dax. Cette étude serait présentée volume 3, chapitre 3.2 Je ne la trouve pas ! Je ne trouve que les raisons du choix des fuseaux, ce qui est loin d'être une étude d'impact. Je précise par ailleurs que ma famille est utilisatrice du train, mes enfants faisant leurs études à Bordeaux, Toulouse ou Paris. L'état du service est actuellement déplorable, notamment vers Toulouse. La LGV ne fera qu'empirer la situation. Déjà les tarifs des billets sont beaucoup plus chers par le TGV, ils deviendront encore plus chers et inabordables pour les étudiants. Les trains de nuit ont été supprimés, le nombre de TGV par jour a diminué. La LGV va engouffrer le peu de moyens que l'Etat peut encore mettre dans son réseau ferré. Il faut rénover l'existant, remettre des trains qui roulent sans panne et sans retard, et arrêter de penser que seules quelques minutes de gagnées comptent. Aujourd'hui, on ne peut plus arriver pour le matin à Paris, on est obligé d'arriver la veille au soir, prendre un nuit d'hotel. Où est le gain de temps ? Sans parler de l'argent...Les trains se trainent dans les Landes, alors qu'ils pourraient rouler beaucoup plus vite si le réseau est entretenu. Ce n'est pas une nouvelle voie qu'il faut, c'est une fois encore, entretenir l'actuelle !
962	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Medard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Medard d'Eyrans AVIS : Les projets de LGV et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux qui font l’objet de l’enquête publique nous semblent ne répondre en rien aux critères d’utilité publique.

	Ces nouvelles infrastructures vont induire des dégâts et des nuisances irréversibles sur notre environnement : captation des terres naturelles et agricoles, saignées et ouvrages d'art dans les zones humides et Natura 2000, passages sur des aires de captage d'eau potable, bouleversement des réseaux et des voiries, bruit et circulations d'engins de transport et de terrassement durant les travaux… La circulation des TGV sur les nouvelles LGV sera à l'origine d'un renforcement des nuisances sonores déjà existantes dans le fuseau retenu (A62, RD1113…). D'un coût faramineux (prés de10 milliards d'euros au total, soit prés de 25 millions d'euros au km) ces projets ne répondent en rien aux besoins quotidiens de la majorité des usagers du rail qui réclament un aménagement des voies ferrées existantes et l'amélioration du service ferroviaire. Ces milliards d'euros seraient avantageusement mieux utilisés pour aider nos concitoyens en ces temps de crise dans les domaines de la santé, de l'aide sociale, de l'enseignement et des emplois locaux. Nos campagnes et nos villages seront défigurés à jamais et, le comble, ce seront ses habitants qui devront financer, avec leurs impôts, ce désastre ! Pour toutes ces raisons je suis contre ces projets de RFF.
963	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Naturjalles Association Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : 33 160 St Médard en Jalles lieu concerné par vos observations (commune, département) : remarques sur l'ensemble du projet et du tracé des lignes AVIS : Naturjalles 16 rue Louis Cayx 33160 St Médard en Jalles mail naturjalles@gmail.com objet : Enquête publique du 14 octobre- 8 décembre 2014 portant sur la création des lignes nouvelles (Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax) et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux : grand projet ferroviaire du Sud ouest (GPSO) Naturjalles dit non au projet des lignes LGV Bordeaux Toulouse Espagne, Bordeaux -Dax pour les raisons suivantes : Projet inutile : .les expertises indépendantes ont montré qu'on peut faire les mêmes trajets moins chers avec des temps de parcours à peu près similaires : il existe déjà des lignes ferroviaires Bx-Toulouse et Bx-Dax qui ne demandent qu'à être modernisées, ainsi qu'une ligne Paris-Toulouse par Orléans et Limoges tellement mal entretenue qu'il s'est produit le déraillement meurtrier de Bretigny le 13 juillet 2013. . La dette du système ferroviaire (RFF et SNCF) se creuse chaque année de 1 milliard et demi du fait du déséquilibre structurel entre les coûts d'entretien des voies d'un côté et les recettes, sans

	compter les prêts contractés pour financer les 4 nouvelles lignes de LGV décidées par N Sarkozy qui devraient être inaugurées en 2017 ! Résultat RFF supporte aujourd'hui 32 milliards d'euros de créances plus 8 milliards côté SNCF : la dette totale se monte à 40 milliards ! Ce déficit ne risque pas d'être maîtrisé avec la construction des ces nouvelles lignes (Les Echos 30-11-2014). De nombreuses études expliquent que les lignes de TGV existantes sont de moins en moins rentables(fréquentation en baisse, hausse des coûts, rames vieillissantes), la rentabilité des TGV a baissé de moitié en 5 ans ! . la concurrence : le TGV a contre lui avion low cost et covoiturage ce dernier est en pleine expansion . Même les dirigeants SNCF dénoncent la non rentabilité des 4 lignes à grande vitesse prévues en 2016-2017 ! Les lignes rentables étant déjà exploitées : plus on crée de lignes moins elles sont rentables toujours d'après les dirigeants de la SNCF(Challenges entreprises 23-12-2013) . Et le 23 oct 2014 la « Cour des comptes » a rendu public son rapport dénonçant « un modèle à bout de souffle au coût devenu non soutenable » et aussi un choix systématique de grande vitesse où les hypothèses de trafic et la valorisation du temps gagné sont trop optimistes (www.comptes.fr/actualites/A-la-une/La-grande-vitesse) . Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est pas assuré et malgré cela certains acteurs locaux poussent pour le projet d'une façon insensée. C'est une gabegie complète sur le plan financier ! Non à cette gabegie ! Naturjalles dit non à ces projets pour leur impact sur le plan « foncier » : . Qui entraînent la disparition de plus de 2865ha d'espaces naturels forestiers par l'emprise des 327km de LGV (1263ha en Gironde, 1032ha pour les Landes, 475ha pour le Lot et Garonne, 89ha pour le Tarn et Garonne) . Les impacts destructeurs de zones humides, puits de biodiversité , destructeurs de zones Natura 2000, de vignobles . Ces projets titanesques ne vont qu'accroître la production de GES et accentuer le changement climatique ce sont des projets à forte empreinte écologique. Naturjalles réaffirme son opposition à ce projet mégalomane, dévastateur, et destructeur sur tous les plans, humain, financier, qualité de vie dégradée avec des paysages dévastés, des projets tueurs de vie ! Naturjalles souhaite que l'opposition des citoyens que nous sommes soit respectée et prise en compte : ce projet étant un « Sivens » à la puissance cent ! Pour Naturjalles Françoise Couloudou
964	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Reynès-Dupleix Prénom : Maximilien Département de résidence : 82 commune de résidence : Moissac lieu concerné par vos observations (commune, département) : traversée du Tarn et Garonne AVIS : Le cout global de ce projet est exorbitant. L'argent devrait servir à la remise en état des voies existantes, à une meilleure desserte des gares de petites villes, à un meilleur cadencement des

	trains pour permettre une vraie mobilité des personnes et es biens et ainsi participer à une réduction des gaz à effets de serre. Par ailleurs il est inadmissible que nous ayons à payer pour une exploitation privée de cette nouvelle ligne. http://radiodoc.org/components/com_metaudio/assets/download.php?f=images/audio/moissacaucoeur/Moissac_Au_Coeur-017-2014_04.mp3&h=3b2ddb0db7fdc345aa826389d5dbb1fa Merci de prendre en compte mes remarques
965	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Cambourieu Prénom : Lisa Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyrans AVIS : On s'attaque une fois de plus à notre terre avec un projet couteux et inutile. Des familles expropriées de leurs biens, des habitants qui devront subir des nuisances irréversibles. Je suis contre la construction des LGV Bordeaux -Toulouse et Bordeaux-Espagne. Lisa Cambourieu
966	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : DUBOIS Prénom : Henri Département de résidence : 82 commune de résidence : Lamothe-Capdeville lieu concerné par vos observations (commune, département) : la ligne de Bordeaux à Toulouse AVIS : L'avantage en terme de temps de "temps gagné" est au maximum d'1/4 d'heure (entre Bordeaux et Toulouse) si on tient compte de l'alternative que je veux évoquer, c'est donc ridicule par rapport au coût d'une telle ligne et aux dégâts induits. Ce temps gagné ne permettra pas d'être inférieur au temps qui permettrait d'être "concurrentiel" avec l'avion sur Toulouse Paris. L'alternative consiste à refaire complètement 2 tronçons qui sont cause de ralentissements importants : passages de Moissac et de Port Ste Marie : ça n'a rien à voir avec la reconstruction totale d'une ligne spécifique. Ceci permet d'autre part de conserver toutes les gares existantes. La construction d'une ligne spécifique entraînerait une perte très importante de terres agricoles alors que l'urbanisation de fait en détruit déjà beaucoup chaque année. Il semble plus important et pertinent de réaliser ces deux aménagements et d'augmenter la fréquence des TER (y compris des TER à étage), en intercalant un peu plus de directs ou semi-directs, ET de reprendre la ligne Toulouse Paris via le Massif Central ...où l'on pouvait rouler à 160 kms/h il y a 40 ans ...et plus maintenant. Cette ligne, trajet logique et central DOIT être privilégiée, en plus elle peut permettre de développer le frêt qui semble avoir été quasi éliminé des projets SNCF ??? A quand le Ferroutage, d'ailleurs, qui devait être un des grands projets de la SNCF pour abaisser le trafic routier scandaleux dans un pays comme le nôtre avec le réseau ferré qui est le nôtre !!!

	Enfin la LGV renvoit à un modèle de développement que je n'ai pas choisi du tout, et qui risque d'être aggravé par nos prochaines "grandes régions" ! le développement sans fin des mégapoles, en l'occurrence Toulouse et Bordeaux : on y concentre la production ...et les populations vont habiter de plus en plus loin en périphérie (Montech, Montauban etc pour nous, par exemple) parceque la mégapole est trop chère. C'est un modèle absurde qui mène dans le mur. Il convient de viser un développement harmonieux plus étalé : au minimum Montauban, Moissac/Castelsarrasin, Agen, Marmande, puis peut-être encore La Réole avant Bordeaux. En conclusion et en terme de propositions alternatives : Opposition absolue à la LGV Bordeaux Toulouse (un non sens à plus de 12 ou 15 milliards d'€, ce qui serait un scandale inacceptable) Alternative : développement des TER et semi-directs sur ligne actuelle avec reprise des tronçons de MOISSAC et PORT STE MARIE, rames à étage, place suffisante vélos dans TOUS les trains sans surcoûts, régulation système GPS pour augmenter la fréquence de l'offre toute la journée. EN MEME TEMPS, aménagements adaptés permettant à la ligne centrale Toulouse Paris-Austerlitz d'y faire rouler des rames à 160 kms/h (ou un peu plus !), et d'y promouvoir le ferroutage.
967	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : Montauban AVIS : Cette LGV ne sert à rien car le temps qui serait gagné est perdu le temps d'accéder à la gare. La majorité des montalbanais n'ont pas l'utilité de cette LGV. La dépense est trop importante, mieux vaudrait entretenir mieux les voies qui en ont besoin et qui sont utilisées tous les jours.
968	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : DUPOUY Prénom : Marie Brigitte Département de résidence : 40 commune de résidence : YGOS SAINT SATURNIN lieu concerné par vos observations (commune, département) : GPSO AVIS : Nous sommes totalement opposés à cette réalisation qu'est le LGV tel qu'il est prévu dans le projet GPSO. Nous sommes pour le passage par les voies existantes réhabilitées. Le volet expropriation du projet GPSO est plus que succinct. Il n'apporte pas l'information que la loi a été modifiée en 2012 (QPC du 6 avril 2012) concernant la prise de possession pour une expropriation pour cause d'utilité publique. Même avec le concours de la force publique, plus de dépossession sans préalable et juste indemnisation à patrimoine constant et "sans qu'aucune partie se sente lésée". De ce fait, l'enveloppe prévue dans le dossier GPSO 12,3 M€ est largement sous dimensionnée d'autant plus que la somme réservée dans le dossier inclue tous les aménagements pour les clôtures. Au début du siècle dernier, période faste du développement des voies

	ferrées, la méthode ligne droite était privilégiée. Aujourd'hui, le tracé GPSO ne présente que des courbes dues à des interventions pour certaines, des détours pour faire plaisir aux collectivités qui financeraient pour d'autres, ce qui nous vaut une gare landaise totalement déportée qui ne servira qu'à une minorité de Landais. L'aberration est la mise en place de ce projet avec l'absence totale du moyen de financement, le seul de rentabilité largement en-dessous des 4%, le coût exorbitant de ce projet, le rapport de la Cour des Compte totalement défavorable et le futur désastre écologique annoncée. Aucune comparaison, digne de ce nom, avec la réhabilitation des voies existantes n'est présentée, le tracé LGV prévu n'en supporterai pas la comparaison. Le dossier GPSO manque de précision quant aux réalisations techniques, aucune mesure de suivi n'est prévue pour la mise en phase réalisation. Vu des dérives constatées pour le tronçon Tours-Bordeaux dont certaines sont en contradiction totale avec le dossier d'enquête publique, une commission indépendante, intégrant des représentants d'associations locales et de citoyens, devrait être mise en place afin que la réalisation soit en phase avec ce dossier d'enquête publique.
969	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Harribey Prénom : Claude Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : ST Médard d'Eyrans AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'enquête, Avis défavorable au projet GPSO de lignes ferroviaires nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne; Quelques arguments entre autres: - projet illégitime porté par des élus et des lobbings qui s'accrochent à des décisions devenues obsolètes compte-tenu de l'évolution socio-économique et climatique. Il s'agit aujourd'hui non pas d'aller toujours plus vite et plus loin mais de relocaliser et de favoriser les activités de proximité. -projet dévastateur qui balafre une zone Natura 2000 et introduit une coupure de territoire pour ses habitants, hommes et faunes, dans une région agricole déjà impactée. -projet ruineux à tout point de vue, inutile et non pertinent. Le rapport de la Cour des Comptes est à ce titre limpide! dénonçant " un gain de temps dérisoire", "un trafic surestimé", et un projet "ne répondant pas aux besoins de mobilité des citoyens". Par contre, la modernisation des lignes existantes avec une meilleure desserte locale et des tarifs raisonnables est certainement une solution certes moins grandiose mais ö combien plus adaptée et plus favorable à L'utilité publique!

	Respectueusement, Mme harribey
970	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : henry Prénom : jack Département de résidence : 82 commune de résidence : Caussade lieu concerné par vos observations (commune, département) : Caussade AVIS : Je fais cette remarque pour TEG82 L'Enquête d'Utilité Publique (du 14 octobre au 8 décembre 2014) concernant le projet de LGV Bordeaux-Toulouse ne concerne pas seulement les usager-e-s des villes traversées par le fuseau du projet LGV Bordeaux-Toulouse ou Bordeaux-Dax. Elle (l'EUP) concerne également les bassins de vie du nord de la région Midi-Pyrénées, dont le Caussadais (allant jusqu'à Villefranche de Rouergue) dans la mesure où ce projet a un impact sur les dessertes des lignes existantes en particulier la Grande Ligne historique dite du Capitole devenue POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse). En Midi-Pyrénées les associations d'usager-e-s du train militent depuis 2007 contre la perte d'arrêts sur la ligne POLT. Le rapport Carenco (Préfet de la région Midi Pyrénées puis Directeur de cabinet de Jean-Louis Borloo) et l'article de presse le présentant justifiaient la suppression des arrêts de la grande ligne nationale existante POLT comme moyens pour « rabattre » les usager-e-s du sud de POLT sur Montauban ou Toulouse (gares LGV). TEG 82 pour le Tarn et Garonne, de même que TEPLG pour le Lot (Gourdon-Souillac et Cahors) ont été créées pour représenter les usager-e-s lésés par ces suppressions d'arrêt. TEG 82, tout comme TEPLG 46, sont adhérentes et administratrices de l'association Urgence Ligne POLT (U-POLT) et ont obtenues le rétablissement de ces arrêts. Cette dernière milite pour la modernisation de la grande ligne nationale devenue Train d'Equilibre du Territoire (TET), donc pour son intégrité, et par conséquent s'oppose à t oute déqualification de POLT qui contreviendrait à l'intégralité des dessertes le long de son parcours nord-sud au centre de la France. Samedi 11 octobre 2014 se tenait à Uzerche l'Assemblée Générale d'U-POLT. Etaient invitées comme chaque année les directions de RFF et SNCF du Limousin concernées par cette ligne. Le directeur de la SNCF Limousin a confirmé que l'hypothèse de terminus à Brive et de réduction du trafic Paris-Brive était bien d'actualité à la mise en service de la LGV Tours -Bordeaux. Vous avez bien lu : Tours-Bordeaux. Qu'entrainera la mise en service de la LGV Bordeaux-Toulouse ? La poursuite de la disparition de la grande ligne POLT par sa déqualification et donc son tronçonnage en segments TER à la charge des régions traversées. Les régions ne pourront pas compenser cette perte par la mise en circulation d'intercités puisqu'elles n'ont déjà plus assez de ressources financières pour faire rouler plus de TER. Cette transformation rendra impossible le trajet direct Paris-Toulouse/Toulouse-Paris via Limoges sans changer de train et rendra difficile et plus long le trajet nord-sud : • par un ou des changement(s) de train sans correspondance, • ou bien par l'utilisation du TGV sur LGV, non pas à la gare de Montauban-Villebourbon, mais à la gare TER/LGV de Bressols (à construire). Ce détour contraint pour emprunter la ligne devenue unique et reliant Toulouse à Paris entraînera une augmentation du coût du billet pour les usager-è-s (différence actuelle prise sur la base den

	trajet Caussade – Paris + 40% en TGV). Le document de l'EUP de Limoges-Poitiers page 349 prend pour base d'utilisation de la nouvelle ligne l'hypothèse de la suppression des trains grande ligne entre Brive et Toulouse. Pourquoi en serait-il autrement pour Bordeaux-Toulouse puisque les deux barreaux font partie de l'équilibre du projet SEA-GPSO ? Ce projet global décliné en EUP sectorielles, dont celle de Bordeaux-Toulouse, privilégie les métropoles au détriment des villes de moyenne importance au lieu de permettre un aménagement du territoire repensé autour des lignes existantes et particulièrement la grande ligne POLT seule ligne ferroviaire à desservir le centre de la France. Ce que notre association TEG 82 nomme une discrimination des villes desservant la ruralité aura inévitablement pour conséquence : - d'assécher les petites villes puisqu'elles auront perdu leur attractivité faute de dessertes ferroviaires directes par POLT - et de produire un déménagement des forces économiques des territoires ruraux, et donc de l'emploi vers les grandes métropoles, pour regagner les pourtours de la gare LGV à Bressols et garnir les zones logistiques prévues par les agences de développement régionale (~450ha), du Conseil Général du Tarn et Garonne et de l'agglomération montalbanaise (~650ha). Rappelons que la Région Midi-Pyrénées est essentiellement rurale exceptée l'agglomération toulousaine. Auparavant les villes de moyenne importance étaient irriguées par les grandes lignes existantes et les trains Corail-Téoz qui disparaitront comme cela est prévu et planifié par les Pouvoirs Publics/ SNCF/RFF. En résumé, Outre le fait que le dossier pour l'EUP ne prévoit pas : - le financement du projet et que cela a un impact évident sur les ressources disponibles pour les collectivités et donc leur capacité à investir dans des actions concrètes de développement (comment est-ce possible de prévoir un projet sans le financement qui le permettra sauf à défier le bon-sens et à faire un tour de passe-passe pour éviter de questionner la légitimité de la dette ?) - les études d'impact sur l'environnement en particulier la loi sur l'eau, - et l'évaluation de l'énergie nécessaire au fonctionnement du TGV sur cette LGV (quel type de centrale va-t-il falloir créer pour fournir l'électricité nécessaire à ce train roulant à très grande vitesse ?) notre association citoyenne regroupant des usager-e-s du train résidant dans le Tarn et Garonne et dans ces villes directement impactées, comme Caussade (seule gare sur le territoire du Pays Midi-Quercy), TEG 82 donc, ne peut pas cautionner ce nouveau type d'aménagement du territoire sur la base de la métropolisation et s'élève contre ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse. Pour TEG82
971	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Gujan-Mestras lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gujan-Mestras AVIS : A l'heure où nous devons faire des économies, ce projet de la LGV Sud est une véritable provocation et une ineptie ! Cela va être très onéreux et ne se justifie pas. Tant d'argent dépensé, encore sur le

	dos du contribuable, pour gagner 8 à 10 minutes sur le trajet ! Et tout cela pour satisfaire la gourmandise de certains industriels ! Il serait bon que la SNCF ait moins la folie des grandeurs , garantisse le confort de ses voyageurs, fasse moins souvent grève et diminue ses tarifs de voyage. La SNCF n' est-elle pas assez endettée ??? Sans oublier tous les dégâts écologiques qu' entraînerait le passage de la ligne!!!!! Je suis résolument contre ce projet.
972	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint selve lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint selve AVIS : 57 hectares de notre commune sacrifiés
973	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Dubois Prénom : Alexandre Département de résidence : 76 commune de résidence : Rouen lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Non à la construction de ma ligne TGV Bordeaux Toulouse Dax en passant par des terrains prives
974	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : CHASTE Prénom : Marie-Claire Département de résidence : 47 commune de résidence : FEUGAROLLES lieu concerné par vos observations (commune, département) : FEUGAROLLES 47230 AVIS : Je suis contre ce projet qui reste pour moi une illumination de grands "penseurs" qui en haut lieu ne se rendent pas compte des conséquences NEFASTES pour nous petits citoyens et contribuables locaux. Non seulement cela va détruire nos belles campagnes lot et garonnaises et autres. Mais certains de nos voisins qui exploitent ces belles campagnes seront privés de leurs revenus. Que vont faire ces gens là? En plus vous les grands bureaucrates dans vos grandes villes, qui va vous nourrir, si vous priver l'exploitation de nos campagnes? Je ne suis pas agricultrice, mais fille d'agriculteur à la retraite. J'ai choisi de rester vivre dans ma campagne pour que mes enfants aient la chance de vivre dans un environnement le meilleur. Malheureusement d'autres bureaucrates qui n'ont jamais vu un champs de blé ou de tournesol autrement qu'en photo en ont décides autrement et veulent nous faire passer à moins de 3 KM à vol d'oiseau un projet de train que l'on ne pourra meme pas utiliser.

	Pour tous cela je suis CONTRE CE PROJET . Plutôt que de gaspiller les sous que plus personne n'a (Ni les contribuables, ni les institutions régionales et nationales) il vaudrait mieux améliorer les lignes de train existantes enfin que nous utilisateurs locaux nous continuons à utiliser les transports en communs qui existent. MOI CONTRIBUABLE LOT ET GARONNAISE, JE RESTE CONTRE CE PROJET QUI EST DE MEME NIVEAU QUE LES PROJETS DU MONDE IMAGINAIRE DE "OUI-OUI" LE PETIT BONHOMME AVEC SON BONNET ROUGE ET SON TAXI JAUNE.....
975	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : PITOUS Prénom : Martial Département de résidence : 31 commune de résidence : Bouloc lieu concerné par vos observations (commune, département) : Haute-Garonne AVIS : Je ne pense pas que ce projet soit nécessaire ni à ma région ni à mon département qui ne souffre pas d'enclavement. D'autre part, l'évaluation du coût de ce projet est exorbitante face à la non urgence du besoin de ce projet. Je suis convaincu et persuadé que le renforcement des capacités des TER aurait un impact plus important sur les embouteillages aux abords de Toulouse pour un coût très largement inférieur (2 milliards vs TGV-9 milliards). Et enfin pour finir, le projet du TGV aura un impact clairement défavorable (qu'il soit + ou - direct) sur mes impôts locaux, ce que j'admettrai très difficilement.
976	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Rolland Prénom : Denis Département de résidence : 02 commune de résidence : Soissons lieu concerné par vos observations (commune, département) : toute la ligne et vers Nérac AVIS : Doit-on sacrifier tous ces paysages alors que: la rentabilité des lignes tgv est très contestée La rentabilité de cette lgv est loin d'être démontrée la sncf est plongée dans un déficit chronique La réponse est non D'autre part est il raisonnable de sacrifier autant de zone agricole a une époque où les agriculteurs on ne plus en plus de difficulé. Quelle sera l'impact sur le tourisme de cette saignée dans le paysage qui atteint parfois 10 ou 12 m de profondeur ? Au total plus d'inconvénients que d'avantages
977	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 17 commune de résidence : St Laurent de la Prèe lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernos Beaulac AVIS : L'impact des LGV Paris Toulouse et Paris Espagne sont coûteuses et ne prennent pas en compte l'impact environnemental pour les

	habitants de la zone du ciron et des communes se situant sur le tracé. Je suis opposé à la construction des LGV Paris Toulouse et Paris Espagne
978	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : DUPOUY Prénom : LIONEL Département de résidence : 40 commune de résidence : DAX lieu concerné par vos observations (commune, département) : DAX AVIS : La ligne LGV est nécessaire pour le développement économique du département des landes et toute l'aquitaine. Point. Je suis POUR.
979	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : Mannant Prénom : Nicolas Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux 7. Merci de nous indiquer le lieu concerné par vos observations (commune, département) captieux 8. Merci de nous indiquer votre adresse électronique. L'indication de votre mail permettra l'envoi d'un accusé de réception de vos observations. Mannant33@gmail.com 9. Saisissez ici vos remarques et observations. Impact trop important sur les paysages. Nuisances sonores. Coût prohibitif pour le gain espéré et compte tenu d'investissements a p rivilegier sur les reseaux actuels ter et intercites en tête.
980	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : GUJAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE AVIS : Projet LGV Bordeaux Toulouse et Bx Dax -trop couteux -trop dévastateur écologiquement parlant -Non rentable -non pourvoyeur d'emploi => revoir la copie
981	Envoyé le : 30/11/2014 Nom : PETIT Prénom : André Département de résidence : 47 commune de résidence : Sainte Colombe en Bruilhois lieu concerné par vos observations (commune, département) : commun d'Estllac/Roquefort/Sainte Colombe en Bruilhois AVIS : Dénaturation des centaines de sites.... perte de superficies agricoles.... cout démesuré t par rapport au service proposé. L'utilisation par un petit nombre de personnes.....

	9 milliards de dépense pour un gain de 10 à 15 minutes pour entre Toulouse et Bordeaux, c'est vraiment très cher payé. La seule solution, c'est d'exploiter la ligne existante

OBSERVATIONS DU PUBLIC FORMULEES DU 1er AU 2 DECEMBRE 2014

Projet lignes nouvelles Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax

Numéro	Courriel
982	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : PAULY Prénom : Helene Département de résidence : 33 commune de résidence : 33720 lieu concerné par vos observations (commune, département) : cerons AVIS : je suis opposée à ce projet qui mobiliserait des sommes énormes, nécessaires à l'entretien et amélioration du réseau ferré existant. Je refuse l'argument du désenclavement qui ne s'adresse qu'aux grosses villes, et n'assure aucune solution pour développer TEr et Intercité. Tous mes contemporains se plaignent du mode de vie trépidant ,de la fatique des journées de travail, des transports ruineux, stressants. Courir plus vite plus loin, grace au TGV pour quelques-uns ou couvrir la région de transport en commun comme avant l'automobile omniprésente ? Les campagnes absorbent depuis 20 ans l'exode urbain massif, qui a déjà participé à défigurer le sud gironde par exemple. Ces populations migrent quotidiennement vers les lieux de travail qui sont restés à Bordeaux. Les petites gares comme Cérons sont saturées, parking et circulation inadaptés. Réglons ces situations. les populations qui sont arrivées en campagne ont révé de la forêt proche, des vignobles ; non à l' enclavement des périphéries urbaines sous des viaducs ferrés et autoroutiers. Non à l'effet d'annonce Paris-Toulouse Tgv direct, qui oblige à massacrer la quiétude du sud Gironde plutot qu'améliorer la ligne traditionnelle Paris / Orleans / Limoges/ Toulouse qui elle, désenclave des territoires du centre. Non aux effets colatéraux des grands chantiers, immenses consommateurs de graviers / remblais / sables ... ira-t-on les prendre dans le Sahara ? Définitivement non au nouveau béton sur la planète. Réparons nos erreurs précédentes.
983	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 46 commune de résidence : Cahors lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tarn et Garonne AVIS : Ce projet de nouvelle ligne, objet de l'enquête d'utilité publique en cours me permet de m'exprimer à son sujet. Je vais donc, ci-dessous, vous faire part de mes observations et vous demande d'annexer la présente aux registres d'enquête : Ce projet reçoit, aujourd'hui, une estimation de dépenses estimée à Neuf milliards d'euros (9 000 000 000 €) dont le coût sera supporté par l'ensemble des collectivités territoriales locales (Régions,

	Départements, Communautés de Communes ou urbaines…) Ce financement signifie que c'est nous qui paierons la note avec pour corollaire la diminution des moyens dont disposeront d'autres politiques publiques telles que l'éducation, les transports TER, la santé, etc…). La construction de cette nouvelle ligne se fera au détriment des lignes existantes notamment Paris, Orléans, Limoges, Toulouse ; ligne majeure pour l'aménagement du territoire, dont la pérennité ne sera plus assurée : suppression d'arrêts dans certaines gares, suppression de guichets « humains », suppression du statut « gare grandes lignes » pour certaines d'entre elles (Cahors par exemple ». Sa construction nécessitera la mise en place d'environ 30 millions de mètres cubes de matériaux calcaires, ce qui implique la création, donc l'exploitation de nombreuses carrières et gravières et donc un trafic lourd et polluant important sur les routes et ceci pendant au moins 7 ans ! Elle nécessitera également la destruction de près de 5000 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, des zones humides, des espaces protégés, des nappes d'eau… Pourtant ; une solution alternative est possible (le but de l'Enquête d'utilité publique est également de recueillir et apprécier les contre propositions): Les conclusions d'une étude indépendante réalisée par le bureau d'études « CLARACO » missionné par un collectif d'élus et plusieurs associations le démontre ! Cette étude démontre que l'aménagement de la ligne existante Toulouse Bordeaux permettrait d'économiser 6 milliards et éviterait un désastre écologique pour une différence de temps de trajet estimé entre 6 et 13 minutes et aurait l'avantage de développer le trafic ferroviaire sur le nord toulousain. Si nous reprenons ce que faisait ressortir la tenue des « Assises ferroviaires en 2011 (source Ministère de l'Ecologie) : « … Essoufflement du modèle TGV et crise de croissance du TER, déclin ininterrompu du fret ferroviaire, dégradation de l'état du réseau classique, course irraisonnée à l'extension du réseau à grande vitesse, sont autant de signes révélateurs d'un modèle économique qu'il est vital de réinventer aujourd'hui… » L'article 1 du Grenelle de l'Environnement en 2009 indiquait : « … Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable… » La Cour des Comptes, en 2014 confirmait en ces termes : « …Un modèle à bout de souffle, devenu insoutenable.. / La croissance du trafic TGV s'est, depuis l'origine, faite au détriment des autres trains longues distances …/…dont la fréquentation a été divisée par cinq au cours des 30 dernières années…/…Dans les faits, la SNCF réduit le choix ferroviaire au TGV en le substituant à d'autres trains pour les dessertes qu'il assure… » La Cour dénonce cette captivité des voyageurs qui accentue les inégalités entre territoires. Elle remet en question la pertinence économique, sociale et environnementale de l'investissement public dans ce mode de transport. La Cour des Comptes indique « Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est pas assuré ! » C'est pourquoi, ayant listé mes arguments, par la présente, je vous signifie mon total désaccord sur ce projet et mon vœu de voir maintenue et développée la ligne Toulouse, Orléans, Limoges, Paris. Je vous demande de verser ma contribution aux registres d'enquête tel que le prévoient les textes régissant les enquêtes publiques.

984	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : - commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Pour ou contre le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) a des avantages et des inconvénients. la présente note est destinée à inviter partisans et détracteurs à mener une réflexion commune en vue d'aboutir à un consensus sur un projet amélioré. A - Il est tout d'abord proposé d'élargir la réflexion en abordant différents thèmes : A1 - Les besoins de déplacements des personnes et des biens • pourquoi y a-t-il des besoins de déplacements • faut-il stimuler ou restreindre ces besoins • comment • quels types de déplacements pour quels besoins A2 - La tarification des déplacements • analyse de la situation actuelle pour les divers types de déplacements, pour les personnes et pour les biens - différences entre coûts et tarifs • comment améliorer la productivité et l'efficacité du fret ferroviaire • comment réduire le déficit de certains transports de voyageurs • comment mettre fin à la sous-tarification du fret routier A3 - La capacité d'écoulement de l'infrastructure ferroviaire • pour les TER • pour le fret ferroviaire B - Il est ensuite possible d'examiner quelques questions relatives à l'opportunité de l'investissement B1 - Le gain de temps • l'appréciation du gain de temps ne se limite à la durée du parcours en train • le gain de temps doit s'apprécier sur la totalité du déplacement, y compris les deux extrémités, jusqu'au train et depuis le train - si la durée du trajet en train diminue de 30 mn, quand la durée de chacune des deux extrémités augmente de 15 mn, il n'y a aucun gain sur la durée totale du déplacement B2 - Les dispositions et dispositifs pour réduire la durée des deux extrémités • la densification des constructions à proximité des arrêts des transports en commun, notamment les transports en commun en site propre • les échanges intermodaux - organisation, ponctualité, aires de stationnement - TER, métro, tram, bus, auto, moto, vélo - rampes, escaliers roulants, ascenseurs • comment réduire la durée du dernier/premier échange intermodal et la durée entre cet échange et le train • comment réduire la durée des trajets

	B3 - Le trafic TER • forfait commun à toutes les entreprises de transport de voyageurs • adéquation entre l'offre de transport, les besoins de déplacement et les choix des usagers • arbitrage entre le coût de l'offre et le confort des usagers - le choix des usagers dépend de la qualité de l'offre et de son coût pour la totalité du déplacement, de porte à porte, et pas seulement pour la partie du déplacement effectuée dans le TER B4 - L'insertion du GPSO dans un schéma à long terme • la réalisation d'une voie nouvelle contournant l'aire métropolitaine par l'Est de Coutras à Biganos • une politique active de développement des transports collectifs en site propre • une politique active de développement du fret ferroviaire
985	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : tarn et garonne AVIS : une nouvelle fois il est décidé un projet sans concertation véritable la destructions de très bonnes terres agricoles ne semblent géner personnes, de même que les infra structures pour accéder à la nouvelle gare ne sont pas prise en compte. gare qui ne serviras que pour un train sur 2 ou 3,pour faire gagner 10mn pour les montalbanais sur un trajet bordeaux Montauban ils en perdront 20 pour se rendre à la gare sans compter les nouvelles nuisances puisqu'ils devront prendre leur véhicule alors que si les voies existantes étaient refaite tous le monde y gagnerais Une fois de plus il n'y a que la France pour continuer à gaspiller l'argent public sur des projets comme le tgv alors que des études sur les trains pendulaires montrent que celui ci est bien moins couteux le cocorico n'as pas de prix
986	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : PERIE Prénom : Eugène Département de résidence : 33 commune de résidence : BORDEAUX lieu concerné par vos observations (commune, département) : BORDEAUX AVIS : Ce projet est ruineux alors qu'il n'apporte globalement pas de progrés social économique. Il est de plus dévastateur. Nous risquerions d'en payer les conséquence aprés coup.
987	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : Samouillan

	Prénom : Gérard Département de résidence : 82 commune de résidence : Caussade lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tarn-et-Garonne AVIS : Je suis tout à fait opposé, comme beaucoup des habitants de Caussade, de Cahors et au dessus, par cette ligne LGV. En effet , pour tenter de la rendre rentable, vous devrez "rabattre" un maximum de voyageurs, et pour cela, supprimer la ligne Paris Orléans Limoges Toulouse, Nous ne nous faisons aucune illusion là dessus, vous supprimez le train des pauvres pour donner leur train aux riches . Comptez bien que les mobilisations futures vont faire parler d'elles. Le peuple en a marre de ces magouilles, que les politiciens perpètrent sans cesse pour vendre les services publics à leurs "copains" du CAC 40 . J'espère que dans dix ans, la ligne LGV sera abandonnée en cours de construction, faute de financement, et que les herbes folles repousseront entre les ballasts. Un immense gâchis en perspective.
988	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : CAMELEYRE Prénom : Wilfried Département de résidence : 33 commune de résidence : MARCHEPRIME lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Bonjour, Je vous adresse par la présente mon soutien au projet de développement de notre réseau de transport par la construction de lignes nouvelles Bordeaux / Toulouse et Bordeaux / Dax. Ces projets sont essentiels au développement économique et humain de notre région. Cordialement
989	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : Giroire Biot Prénom : Marie-Françoise Département de résidence : 33 commune de résidence : Landiras lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landiras (Gironde) AVIS : Je soussignée, Giroire Biot Marie-Françoise, domiciliée à Landiras, suis opposée à la construction des lignes LGV Bordreaux - Toulouse et Bordeaux - Dax pour les raisons suivantes : 1) Environnementales : a) La forêt des Landes et du Sud-Gironde (poumon de la France) a déjà souffert d'une trouée importante pour la réalisation de l'autoroute A65, qui est très peu empruntée par les automobilistes. b) Le détournement ou la maîtrise des lits du Ciron et de ses affluents. On voit dans le Sud-Est de la France, la catastrophe environnementale et humaine de la maîtrise des cours d'eau. c) Le sauternes, fleuron du Sud Gironde, risque d'être impacté, car

	la "pourriture noble" est le résultat fragile de la proximité du Ciron et de la Garonne. 2) Financières : Ce dont ont besoin les habitants du Sud Gironde, c'est d'avoir des TER qui fonctionnent correctement afin de relier leur domicile à Bordeaux. La situation financière de la France en général et de RFF en particulier ne permet pas de réaliser des projets pharaoniques et excessivement coûteux qui ne serviront qu'à des privilégiés pour un gain de temps de 6mn !!! Nous avons l'exemple de l'A65. Pour toutes ces raisons, je suis opposée à la réalisation des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax
990	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : nouvelle gare de bressols AVIS : je pense que la création d'un nouvelle ligne n'est pas indispensable et qu'il serait préférable de rénover l'ancienne ligne. La construction de la nouvelle gare à bressols va générer de nombreuses complications et ne facilitera pas forcément les trajets pour les usagers. Me concernant, je fais le trajet paris montauban, une fois par semaine depuis 4 ans, pour des raisons professionnelles. Les nouvelles dispositions vont beaucoup m'handicaper et me faire perdre énormément de temps. Je vais partir le mercredi soir de la gare de montauban pour prendre un train de nuit et arriver le jeudi soir en gare de bressols. il faudra que je trouve une solution pour aller jusqu'à Montauban ou que j'attende un bus ou un train. Résultat, je perdrai encore plus de temps qu'actuellement et ne gagnerai rien du tout. Sans compter les côuts que nous aurons à supporter en impôt direct ou indirect pour quelque chose qui n'améliorera en rien notre quotidien, bien au contraire !!!
991	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : Debard Prénom : Jean-Luc Département de résidence : 13 commune de résidence : Gardanne lieu concerné par vos observations (commune, département) : toute la ligne LGV AVIS : Il faut arrêter de massacrer les terres agricoles les forêts et la nature. Je suis pour les transports en communs mais en améliorant les voies existantes qui alimentent les villes avec des gares dans les villes. Il faut arrêter de dépenser de l'argent inutilement pour détruire la nature pour quelques minutes de gagnées beaucoup d'argent perdu, pour lequel il faut à nouveau perdre du temps en travaillant pour

	payer ce temps soit disant gagné. Jean-Luc Debard
992	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : Doquet Prénom : Claire Département de résidence : 33 commune de résidence : bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : leogeats AVIS : L'infrastructure LGV ne me parait pas pertinente pour les lignes Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse, pour les raisons suivantes : - rapport coût de mise en place et d'exploitation / utilité réelle extrêmement défavorable. Il y aura un gain de temps bien sûr mais il est minime au regard des coûts. Une rénovation des voies et des trains existants serait plus appropriée. - Impact sur l'environnement, en particulier la vallée du Ciron qui constitue un environnement riche et d'une qualité inestimable. Si le projet est accepté, le bassin versant du Ciron, qui abrite de nombreuses espèces protégées, accueillera le triangle ferroviaire permettant le raccordement des lignes Bordeaux/Toulouse, Bordeaux/Espagne et Espagne/Toulouse et se retrouvera enclavé par les voies, et défiguré par l'implantation de nombreux franchissements, dont 3 viaducs sur le Ciron.
993	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : planques Prénom : jérôme Département de résidence : 40 commune de résidence : dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : dax - Landes AVIS : Bonjour, en tant qu'habitant de la région, et dirigeant d'une entreprise locale, je suis très favorable à la mise en oeuvre du projet de LGV le plus tôt possible, qui permettrait de nous rapprocher des centres de décision (Bordeaux, Paris et aussi Bayonne) La ville de Dax a besoin d'attirer des entreprises, la gare est déjà prête, le foncier existe, il faut nous aider. Souhaitant de tout coeur que ce projet aboutisse
994	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : Dousset Prénom : Daniel Département de résidence : 33 commune de résidence : Mérignac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pour la Gironde, communes allant de Bègles à Captieux-Giscos AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité :

	□ 1. Coût exorbitant : d'après la Cour des comptes => Rapport du 03/10/2014 □ Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € (non garanti). Le prix du billet actuel va exploser, excluant les usagers les plus modestes. □ Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. □ Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. 2. Impact environnemental dévastateur : □ Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. □ Le chantier n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. □ L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple 3. Une réalisation inutile : □ Destinée à une minorité de voyageurs pour gagner quelques minutes sur un trajet quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. □ Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). □ Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. □ Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. CONCLUSION : Au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet n'a AUCUNE UTILITÉ PUBLIQUE. Au contraire, les impacts négatifs l'emportent sur les positifs.
995	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : GUILLET Prénom : Bruno Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS :

	Je suis tout à fait favorable au projet ferroviaire visant à relier Toulouse à Bordeaux en 1h et donc à Paris en environ 3h. Outre les retombées économiques évidentes d'un tel chantier, cette réalisation permettra d'offrir une alternative réelle à l'avion et rééquilibrer ainsi l'usage des différents modes de transport. Enfin c'est une opportunité de reconfigurer le quartier de la gare à Toulouse, qui est devenu une vitrine dans la plupart des villes qui ont accueilli une gare TGV. Il 'agit d'une vitrine touristique et commerciale. C'est en effet souvent un critère pris en compte dans les choix d'implantation des entreprises.
996	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : MAISONNEUVE Prénom : Gwenaelle Département de résidence : 40 commune de résidence : Saint Paul Les Dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Le train à grande vitesse est un accélérateur de développement tant en termes économiques que de qualité de vie. Un temps de parcours réduit vers Madrid ou Paris, gain de temps pour les liaisons interrégionales, sont autant d 'atouts pour renforcer l'attractivité et la compétitivité de notre territoire, tout en dessinant un avenir dans les transports compatible avec les enjeux environnementaux auxquels notre société à le devoir de faire face aujourd'hui :diminution des gaz à effet de serre notamment, réduction de toutes les nuisances liées au trafic routier de personne, ou de marchandises etc. etc. La nouvelle ligne LGV au sud de Bordeaux apparaît ainsi comme d'utilité publique majeure!
997	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : maurin Prénom : lionel Département de résidence : 33 commune de résidence : saint médard d'eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint médard d'eyrans 33 AVIS : Je suis totalement contre ce projet irresponsable à mes yeux pour plusieurs raisons: nuisances sonores sur plusieurs années, trafic routier important avec risques d'accidents, dénature du paysage, cout exorbitant des travaux par rapport à l'énorme endettement de notre pays, trafic ferroviaire trop important.
998	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : Vianne lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : - Soucieux de l'argent public : L'agence environnementale, dans son rapport, met en doute la rentabilité du projet en mentionnant (page 13) que « malgré des hypothèses fortes de report du trafic de l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sur la nouvelle LGV, la rentabilité n'est pas atteinte en 50 ans ». Entre Poitiers et

	Limoges, il sera nécessaire de faire le choix entre une ligne à grande vitesse ou une ligne TER. Les finances publiques ne permettront pas de faire fonctionner les deux. - Soucieux de la démocratie : pourquoi cette précipitation à mettre à l'enquête publique ? Arguments : pourquoi ne pas attendre le résultat de la commission Mobilités 21 ? Pourquoi ne pas respecter le rapport Bianco ? Ce favoritisme apparent ne risque-t-il pas de se retourner contre le Président de la République ? - Soucieux des dessertes : les douze A/R pour Paris sont théoriques mais ne tiennent pas compte des compagnies qui feront circuler des trains (ouverture à la concurrence, rentabilité aléatoire, fin du service public). Cela est présenté comme 12 A/R réels alors que rien ne permet d'affirmer, dans le dossier d'enquête publique, que ce sera une réalité concrète. - Soucieux du développement durable : le dossier de RFF emploie souvent cette référence au développement durable. Pourtant l'Autorité environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). - Soucieux de la consommation d'énergie : La vitesse n'est pas écologique : pour doubler la vitesse d'un train, il faut quatre fois plus d'énergie (l'énergie croît avec le carré de la vitesse). Les TGV ont été conçus au siècle dernier, à l'époque où l'énergie paraissait abondante. Aujourd'hui, on demande aux citoyens d'éteindre leurs appareils électroniques en veille pour économiser cette rare et onéreuse énergie alors que nos édiles s'entêtent à vouloir créer des LGV pour y faire rouler des TGV très voraces en énergie !
999	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : corazzini Prénom : xavier Département de résidence : 2B commune de résidence : piedicorte di gaggio lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : en tant qu'exploitant agricole, je suis complètement opposé à ce projet, comme à d'autres, qui compromettent la bonne marche des exploitations agricoles de la région en séparant les parcelles, réduisant des surfaces agricoles productives, sans parler du cout énorme de ce projet pour des retombées économiques directes et indirectes non significatives dans le temps. je ne parlerais pas non plus des nuisances déjà connues liées à de type de train.. bruit, expropriations, environnement, respect de la faune et de la flore, etc..
1000	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : JURQUET Prénom : PATRICE Département de résidence : 40 commune de résidence : SOORTS-HOSSEGOR lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT AVIT 40 AVIS : Bonjour je suis favorable au développement de la ligne LGV sur le département des Landes et des Pyrénées Atlantique.

	Nos départements ont besoin de désenclavement et de proximité avec la capitale intramuros et aussi de raccourcir les temps de voyages avec les villes où il y a des correspondances sur Paris. Vu que l'avion ne progressera pas sur notre département la LGV est vraiment un avancement. P. JURQUET / Gérant SARL VISIO PLUS / SAINT-AVIT 40
1001	Envoyé le : 01/12/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 41 commune de résidence : blois lieu concerné par vos observations (commune, département) : sud gironde AVIS : Bonjour, Je prends le temps d'écrire pour signaler que je m'oppose au projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse, car je le juge inutile et disproportionné compte tenu du contexte économique et environnemental actuel. Il est depuis quelques temps reconnu que la mobilité ne doit plus s'envisager comme étant un défi du toujours plus loin, toujours plus vite mais plutôt du plus intelligent, plus qualitatif. Au lieu de toujours perfectionner les déplacements entre grandes métropoles, qui sont aujourd'hui, quand même satisfaisants, pourquoi ne pas se pencher sur l'épineux problème de la mobilité en milieu rural? Ah oui, c'est moins rentable... Nous le savons tous très bien que ces enquêtes publiques ne sont là que par principe, et que les "campagnards" et néo-ruraux qui s'y opposent sont vus comme de vulgaires égoïstes NIMBY, faisant fi de l'Utilité Publique. Pourtant de tracer encore une nouvelle LGV, provoquera bien plus que l'abattage de quelques pins: que penser de cette rupture difficilement franchissable, cette nouvelle cicatrice dans le paysage? Pourquoi ne pas doubler/moderniser un axe déjà existant au lieu de dessiner de nouvelles balafres? J'imagine que cela a été jugé impossible, mais je doute que l'intelligence et la bonne volonté nécessaires ont été rassemblées pour dépasser les difficultés techniques.
1002	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : BOURROUSSE Prénom : PATRICK Département de résidence : 47 commune de résidence : 47310 ESTILLAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : 5, CHEMIN DU PUITS DE CARRERE 47310 ESTILLAC AVIS : Madame, Monsieur, Nous situant très proche, voir à côté de l'emprise du traçé LGV Bordeaux Toulouse, nous n'avons malheureusement d'autre choix de vous faire part de notre mécontentement. Notre souhait serait d'être racheter par vos soins afin de ne pas subir les nuisances sonores qui affecterons notre bien être et la perte de la valeur de notre maison si on devait la vendre.

	Ce projet nous crève le coeur, car nous sommes pas loin de notre lieu de travail et dans un cadre de vie qu'il nous seras difficile de retrouver, comme le prix des terrains, la superficie, les commodités, grandes surfaces à proximité, pharmacie, médecins, écoles. En l'état actuel des choses, il n'ous est impossible de vendre notre bien, car après avoir fait réalisé plusieurs expertises immobilières, il s'avère que la valeur vénale de notre bien perd environ 30% ce qui est énorme . Quand l'on pense que pour retrouver la même chose maintenant, on aurait pas assez d'une vie. Espérant que notre observation seras prise en cosidération, veuilez agréer Madame,Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées. PATRICK BOURROUSSE
1003	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : RAJOHANITRA Prénom : Marie-Cécile Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Ce projet a tout intérêt à se réaliser, les enjeux sont vraiment de tout ordre. Ceux que je retiens le plus sont la praticité, le lien fort avec la ville de Bordeaux et un désenclavement qui arrivera enfin, lorsque certaines villes comme Marseille arrivent à Paris en 3h au lieu de 6h30. Pourquoi pas Toulouse? Enfin, ce développement s'accompagnera également d'une expansion économique en interne et en externe de notre région. Je ne pense personnellement pas que les sites naturels existants seront détruits ou détériorés et si la problématique actuelle est de vouloir améliorer les lignes de proximité plutôt que de s'engager dans un projet comme celui-là, de toute façon, tôt ou tard ce projet va se réaliser pour le bien de l'évolution "naturelle" des voies de transport.
1004	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : BALDY Prénom : ETIENNE Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Selon moi, ce projet est une nécessité pour Toulouse et Midi-Pyrénées, et ce pour différentes réseaux: - tout d'abord, désenclaver Toulouse par le rail, en mettant cette ville à 3H10 de Paris contre 5H30 aujourd'hui, ce qui constituerait de plus une alternative à l'avion bien plus polluant et coûteux - éviter un déséquilibre avec Bordeaux si cette dernière était la seule ville raccordée à Paris par la LGV - enfin, ce grand projet serait créateur d'emplois directs liés au chantier et indirects

1005	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 24 commune de résidence : Veyrignac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux Toulouse Bordeaux Dax AVIS : Je suis contre l'installation de nouvelles lignes TGV et pour l'aménagement des lignes existantes pour un plus grand nombre d'usagers ...
1006	6Envoyé le : 01/12/2014 Nom : ROZO Prénom : André Département de résidence : 65 commune de résidence : BAGNERES DE BIGORRE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toute la ligne AVIS : Bonjour , Il suffit d'entretenir les voies existantes correctement , après une sérieuse remise à niveau et cela suffira amplement . Cela évitera un massacre et sera beaucoup moins couteux . Merci .
1007	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : GERBAUD Prénom : alain Département de résidence : 64 commune de résidence : navailles angos lieu concerné par vos observations (commune, département) : 64 AVIS : Désolé d'apprendre que l'enquête publique relative au tracé BORDEAUX DAX ne prends pas en compte notre territoire du BEARN lieu d'activité de nombreuses entreprises de haute technologie (aviation chimie agriculture) et pôle universitaire. Ce territoire participe grandement au développement dynamique de notre région AQUITAINE. Ne pas intégrer le BEARN mais également la BIGORRE à ce projet aura de lourdes conséquences en terme d' aménagement du territoire d'attractivité et globalement d'avenir pour nous même , nos enfants. Le retard pris sera irrémédiable. La non prise en compte du BEARN et de la BIGORRE condamnera irrémédiablement nos territoires dans un contexte de concurrence de plus en plus important. Il me semble absolument nécessaire d'intégrer BEARN et BIGORRE au projet de lignes nouvelles Avec mes remerciements Alain GERBAUD
1008	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : GUENEE Prénom : Mireille Département de résidence : 33 commune de résidence : PYLA SUR MER lieu concerné par vos observations (commune, département) : DAX AVIS :

	Je suis contre ce projet. Je ne suis pas experte en matière de LGV mais je sais que c'est absurde de défigurer, encore et toujours un peu plus, des sites naturels juste pour gagner quelques minutes. De toute façon il faudra perdre ce temps gagné pour rejoindre la gare nouvelle éloignée du centre ville. En ces temps de réduction des dépenses, il serait sage de voir les choses autrement, en l'occurence moderniser l'existant. Mireille Guénée
1009	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : BURIOT Prénom : Béatrice Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT QUENTIN DE BARON lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33210 AVIS : L'aménagement de notre territoire doit être repensé : - il ne s'agit plus de faire des aménagements considérables - il s'agit d'optimiser l'existant afin de préserver notre environnement et d'arrêter de le saccager et d'une certaine manière de couper la branche sur laquelle nous sommes assis. L'économie, les emplois doivent être orientés autrement. Ce ne sont pas les orientations en ce sens qui manquent. Ce projet de LGV va dénaturer considérablement la région du Ciron. Sa richesse culturelle, économique et environnementale provient de sa faible urbanisation et du caractère peu contraint des écosystèmes par de grands aménagements. Le bassin versant accueillera en son centre le triangle ferroviaire permettant le raccordement des lignes Bordeaux/Toulouse, Bordeaux/Espagne et Espagne/Toulouse. Situé dans l'un des secteurs les plus préservés du bassin versant et abritant de nombreuses espèces protégées, ce territoire va se retrouver complètement enclavé par les voies, et défiguré par l'implantation de nombreux franchissements, dont 3 viaducs sur le Ciron. Le projet aura également des impacts sur la qualité des eaux (utilisation de désherbant sur plus de 150 ha et de chaux pour stabiliser les terrains), sur les écosystèmes (destruction de zones humides et de ripisylve), sur les continuités et les usages. Je souhaite que ce projet soit abandonné.
1010	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : moussaron Prénom : maryse Département de résidence : 82 commune de résidence : Bardigues lieu concerné par vos observations (commune, département) : départements impactés par la ligne : 33 40 82 31 AVIS : Cette ligne ne passe pas dans mon jardin, mais je me sens concernée, comme je me sens concernée par tous ces projets pharaoniques qui surgissent et dont la réelle utilité publique ne résiste pas à une contre-analyse faite par des experts indépendants de tout lobby ou de tout intérêt personnel. Cette ligne est inutile, ne fera gagner que quelques minutes, voire

	rien du tout quand elle sera en service , dans une dizaine d'années : sa vitesse en sera alors dépassée , mais son impact financier, environnemental seront eux , irréversibles ! Inutilité et coût prohibitif signalés d'ailleurs récemment par la Cour des Comptes elle-même qui pointe " Un modèle à bout de souffle, au coût devenu non soutenable" . Si nos décideurs veulent réellement le bien public, pourquoi ne pas envisager l'alternative sérieuse d'aménagement des voies existantes au lieu de s'engager dans des tracés tortueux sans vision justement, d'une réelle utilité publique ? L' utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts/avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. C' est un projet INUTILE, RUINEUX et DEVASTATEUR , et nous nous y opposons !
1011	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : BETES Prénom : Françoise Département de résidence : 33 commune de résidence : ISLE ST GEORGES lieu concerné par vos observations (commune, département) : communauté de commune de Montesquieu / GIRONDE AVIS : En tant qu'élue municipale et communautaire, j'ai déjà voté dans ces 2 instances contre le projet de LGV BORDEAUX/TOULOUSE et BORDEAUX/DAX, et je m'insurge à nouveau personnellement contre ce projet qui est une aberration totale. Aberration, de part son coût bien sûr, au moment ou notre pays est en grande difficulté financière, mais aussi de part les dégâts écologiques qu'il va entraîner. La commune dans laquelle je vis n'est pas impactée directement par la construction de la ligne, mais elle en subira obligatoirement les conséquences. Isle st Georges se situe en zone inondable et est assujettie à un PPRI, à l'heure ou le pays subit de nombreuses inondation dévastatrices, souvent conséquences d'aménagements urbains irréfléchis, cette ligne LGV, bloquera par sa présence le champ d'expansion des eaux de la Garonne, très proche, si un phénomène météorologique venait à se produire dans le secteur. Le secteur est également détenteur d'une zone NATURA 2000, vous savez donc également les enjeux écologique qui en découlent Pour finir, la ligne se trouvera en concurrence avec le secteur aérien low cost en pleine expansion sur l'aéroport de Bordeaux Mérignac, et ne pourra jamais concurrencer en terme de prix avec eux. La rentabilité de la LGV ne sera donc jamais atteinte
1012	Envoyé le : 01/12/2014 01/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : Sainte Colombe en Bruihlois lieu concerné par vos observations (commune, département) : Layrac, Lot-et-Garonne AVIS : Mesdames et Messieurs les membres de la Commission d'enquête, Aujourd'hui, la population a la possibilité de se manifester auprès de votre commission dans le cadre de l'enquête publique, ce que nous allons faire et par avance nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ces quelques lignes.

Nous souhaitons vous manifester notre inquiétude concernant les points suivants :

- un projet dont on ne connaît pas les modalités de financement : en effet, le montant et les engagements des différents partenaires publics ne sont pas précisément et définitivement connus alors que l'enquête publique est en cours, ce qui est particulièrement préjudiciable pour déterminer l'utilité publique du projet ;
- un projet qui est contraire aux conclusions des Assises du Ferroviaire qui indiquent qu'il faut « donner une priorité absolue à l'entretien et à la rénovation du réseau et poursuivre l'effort sans précédent entrepris par le Gouvernement sur le réseau ferré national » et qui précisent aussi que l'« essoufflement du modèle TGV et crise de croissance du TER, déclin ininterrompu du fret ferroviaire, dégradation de l'état du réseau classique, course irraisonnée à l'extension du réseau à grande vitesse, sont autant de signes révélateurs d'un modèle économique qu'il est vital de réinventer aujourd'hui. »
- un projet contraire aux priorités du Gouvernement qui par la voix de Jean-Marc Ayrault, alors Premier Ministre, avait déclaré « l'urgence n'est pas de lancer de nouveaux projets pharaoniques ou déficitaires, mais d'agir sur la mobilité quotidienne des français »
Ou encore Guillaume Pepy, Président de la SNCF, en mars 2013 :
« est-ce que nous ne devrions pas inventer un modèle intermédiaire entre le TGV et le train classique, un train roulant entre 220 et 250 km/h qui serait moins cher […] je suis favorable à une réflexion sans préjugé »
Ou au travers du rapport J-L Bianco sur la réforme ferroviaire en avril 2013 : « sur certaines liaisons d'équilibre du territoire, il faut développer une nouvelle offre de transport, s'articulant autour de trains circulant à 200 km/h, utilisant le plus souvent les voies existantes et offrant un niveau de service de très bonne qualité »
- un projet inutile puisque le gain de temps est dérisoire : une vingtaine de minutes entre Toulouse et Paris, d'autant que la plupart du temps les trains de la SNCF connaissent des retards. De plus, les voies actuelles sont loin d'être saturées. Et Michel Esteban, vice-président du Conseil Général de Lot-et-Garonne, signataire de la pétition sur change.org, d'écrire : « je signe en tant que Vice Président du CG47 pour avoir été trompé sur la saturation de la ligne existante, prétexte à la création d'une nouvelle ligne et nouvelle gare sur Agen. Par ce que on ne nous dit pas qui va payer in fine » Ainsi la modernisation des voies existantes répondrait parfaitement aux besoins. De plus, c'est ce que préconise le Ministère de l'Écologie dans le Schéma National des Infrastructures de Transport « optimiser le système de transport existant pour limiter la construction de nouvelles infrastructures »
- un projet ruineux de plusieurs milliards d'euros que les collectivités n'ont pas les moyens de financer ; la participation du Conseil Général de Lot-et-Garonne au financement du GPSO doublerait sa dette ; de nouvelles taxes pour soutenir ce projet seraient insoutenables pour les contribuables déjà assommés par l'impôt et les taxes en ces temps de rigueur budgétaire. De plus, le GPSO contribuerait à augmenter la dette de l'établissement public RFF qui atteignait prés de 34 milliards d'euros fin 2013 « du fait de la forte accélération de ses investissements, sensiblement supérieurs à son autofinancement » du propre aveu de RFF.
- un projet non rentable : déjà en 2008, la Cour des Comptes mettait en garde l'État sur la rentabilité des LGV « le lancement de nombreux projet dont la rentabilité socio-économique est insuffisante est d'autant plus inquiétant que les bilans à

	posteriori des LGV mettent en évidence une rentabilité en général bien plus faible que celle espérée initialement en raison d'une sous-estimation des coûts et une surestimation du trafic assez systématique. Les projets inscrits dans les contrats entre l'État et les Régions ne font pas l'objet d'études préalables suffisantes et s'avèrent eux aussi plus coûteux et moins rentables que prévu ». De plus, un rapport d'enquête rendu par le Commissaire Général à l'investissement, Louis Schweitzer, en date du 29 avril, indique : « l'attention du Ministre de tutelle et de RFF est appelée sur la faible valeur actuelle nette par euro investi dans le projet, ce qui invite à réfléchir sur son caractè re prioritaire » - un projet dont l'intérêt collectif reste à prouver : d'un côté un projet dispendieux pour satisfaire à peine 10 % des utilisateurs de la SNCF ; de l'autre une ligne actuelle non saturée, qui se dégrade par manque de moyens affectés à son entretenir et empruntée par 90 % des usagers de la SNCF. L'intérêt général est donc la rénovation de la ligne actuelle. - un projet qui est une erreur économique : en 2010, compte-tenu de la situation financière de notre pays, la Cour des Comptes préconise de « faire mieux avec moins » ; en 2014, la situation ne s'est pas améliorée pour ne pas dire qu'elle s'est encore dégradée ; par conséquent la rénovation des lignes existantes répond à l'objectif de « faire mieux » car elle permet le développement de la grande vitesse à la fois pour les TGV, les TER et le fret, « avec moins » car son coût (financier, environnemental et humain) est inférieur à celui de la création de nouvelles lignes. - un projet qui ne créera ni activité ni emploi ; en effet, l'implantation d'entreprises n'est pas le seul fait de la création ou de la présence d'une LGV. - un projet dévastateur du point de vue environnemental : combien d'hectares de forêt et de terres agricoles sacrifiés ? Combien de millions de m3 de matériaux de remblais à extraire de nos sous-sol pour être ensuite acheminés par camion en divers points du chantier ? Avec quel bilan carbone ? Avec quelles atteintes au milieu naturel et en particulier en ce qui concerne les perturbations générées dans l'écoulement des eaux, la transparence hydraulique pour le Gers et la Garonne ? Qu'a-t-on fait de l'article 1 du Grenelle de l'Environnement en 2009 qui précise que « Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. » - un projet dévastateur pour l'environnement humain : en Lot-et-Garonne, seront emportés plus de 1000 ha de terres agricoles de haute valeur agronomique (terres alluvionnaires de la plaine de la Garonne) et à haute valeur ajoutée et identitaire du département (comme les terres du vignoble de Buzet) ; dégradés les paysages et le cadre de vie ; dépréciés le patrimoine bâti ainsi que les outils de travail...etc. Pourtant en 2014, la Cour des Comptes remet en question « la pertinence économique, sociale et environnementale de l'investissement public » de ce mode de transport. Si toutefois, la raison ne l'emportait pas et que ce projet devait voir le jour, il nous faut alors indiquer que notre propriété au lieu-dit « Le Passage » serait indirectement impactée par le tracé H 228. En effet, il s'y trouve du foncier agricole à proximité de l'autoroute coté Agen, ainsi qu'une maison d'habitation actuellement louée à un couple de personnes à la retraite et des bâtiments loués

	à un particulier qui y exerce une activité agricole et une autre commerciale ; l'ensemble des usagers des biens précédemment décrits s'attend à subir toutes les nuisances générées dés la période des travaux ou les anticipera et décidera de partir ailleurs, au calme. Nous nous verrions alors dans l'obligation, nous qui n'avons rien demandé, de nous retourner vers RFF pour demander une indemnisation des préjudices ainsi subis : - perte de revenus immobiliers, - perte de valeur des biens (bâtiments, maison d'habitation et foncier), - préjudice affectif et familial puisque ces biens m'ont été transmis par mon père qui les a hérités lui-même de ses parents, - perte de chance pour mon fils unique auquel je transmettrai alors des biens dépréciés, dont il devra pourtant supporter les diverses charges et qu'il ne pourra même pas vendre du fait de la présence de la LGV. Pour terminer, nous attirons votre attention sur le fait que nous sommes aujourd'hui dans l'incertitude puisque, contrairement à d'autres communes, comme récemment celle de Montesquieu qui a voté une motion contre le projet LGV, la commune de Layrac et la Communauté d'Agglomération d'Agen ont proposé le tracé H228 TER comme solution « alternative » au projet H 228. Nous avons d'ailleurs assisté, le 18 novembre dernier, à la réunion de présentation de ce tracé H 228 TER, animée par M. le Maire de Layrac appuyé techniquement par M. Bayle du GPSO. Quel ne fut pas notre profonde tristesse et notre écœurement en constatant que des personnes, toutes layracaises, nées et vivant sur cette même commune, s'entre-déchiraient à coups d'arguments pour ou contre, sous les yeux de l'édile de la commune qui n'a fait qu'attiser l'animosité et l'opposition entre layracais en soutenant le H 228 TER, et un Conseil Municipal mué comme une carpe. Si le H 228 TER devait remplacer le H 228, nous demandons à ce qu'il soit soumis à toutes les phases d'expertise légales et nécessaires avant d'être présenté à l'enquête publique ; nous pouvons d'ores et déjà affirmer que les préjudices précédemment énoncés seraient largement amplifiés et qu'il nous faudrait alors demandé soit l'emprise totale, soit la mise en place de système anti-bruit (isolation phonique des murs par l'extérieur, pose de triple vitrage adapté, ...etc.), ainsi que d'aménagements paysagers pour faire disparaître ces ouvrages. Mais nous verrons cela en temps voulu, si cela s'avérait nécessaire. Valérie CHAUVEAU Bernard GORZA lieu-dit « Le Passage » 47390 LAYRAC
1013	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : BURIOT Prénom : Eric Département de résidence : 33 commune de résidence : ST QUENTIN DE BARON lieu concerné par vos observations (commune, département) : ST QUENTIN DE BARON AVIS : L'aménagement de notre territoire doit être repensé : - il ne s'agit plus de faire des aménagements considérables - il s'agit d'optimiser l'existant afin de préserver notre environnement et d'arrêter de le saccager et d'une certaine manière

	de couper la branche sur laquelle nous sommes assis. L'économie, les emplois doivent être orientés autrement. Ce ne sont pas les orientations en ce sens qui manquent. Ce projet de LGV va dénaturer considérablement la région du Ciron. Sa richesse culturelle, économique et environnementale provient de sa faible urbanisation et du caractère peu contraint des écosystèmes par de grands aménagements. Le bassin versant accueillera en son centre le triangle ferroviaire permettant le raccordement des lignes Bordeaux/Toulouse, Bordeaux/Espagne et Espagne/Toulouse. Situé dans l'un des secteurs les plus préservés du bassin versant et abritant de nombreuses espèces protégées, ce territoire va se retrouver complètement enclavé par les voies, et défiguré par l'implantation de nombreux franchissements, dont 3 viaducs sur le Ciron. Le projet aura également des impacts sur la qualité des eaux (utilisation de désherbant sur plus de 150 ha et de chaux pour stabiliser les terrains), sur les écosystèmes (destruction de zones humides et de ripisylve), sur les continuités et les usages. Un rapport récent de la cours des comptes a mis en exergue le bilan financier peu flatteur des lignes TGV existantes. Je souhaite donc que ce projet soit abandonné au profit de l'amélioration de lignes classiques qui elles profiterait au plus grand nombre à moindre coût financier et impact sur l'envirronnement
1014	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : plan Prénom : bernard Département de résidence : 33 commune de résidence : arcachon lieu concerné par vos observations (commune, département) : Dax AVIS : Vu la période économique difficile actuelle, vu l'état de dégradation des finances publiques , vu les difficultés de la SNCF et RFF: le projet de Ligne LGV Bordeaux Dax ne me semble pas raisonnable en raison de son cout très élevé au Km et de sa rentabilité future discutable . L'investissement doit se porter en priorité sur l'amélioration des infrastructures existantes Le temps n'est plus aux projets pharaoniques à la pointes des technologies et sans forte probabilité de rentabilité. (Concorde, Raffale, ...et certaines lignes LGV existantes) pour le bonheur des techniciens et l'ego d'élus ou responsables d'administration ou/et compagnies publiques. L'argent du contribuable doit être dépensé avec pragmatisme, parcimonie et efficacité. Bernard Plan
1015	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : VINCENT Prénom : Hubert Département de résidence : 31 commune de résidence : MAUREMONT le lieu concerné par vos observations (commune, département) :

interêt général du projet GPSO
AVIS :
Monsieur le président,

Je vous prie de prendre en compte mes observations sur le programme GPSO que j'ai retiré de la lecture de la pièce H « évaluation socio-économique » du dossier d'enquête publique « aménagements ferroviaires du nord de Toulouse ».

Au-delà des grandes envolées sur les liaisons nord/sud, le désenclavement… qui restent des idées séduisantes mais abstraites aujourd'hui compte tenu de l'ensemble des solutions alternatives de déplacement existantes, Le projet de GPSO est justifié plus prosaïquement par deux arguments principaux :

- la nécessité d'un report modal des voyageurs et des marchandises vers le train pour économiser des émissions de CO2, réduire la consommation d'énergie fossile et soulager le trafic routier et aéroportuaire (saturation de l'aéroport de TOULOUSE) ;

- la croissance économique supplémentaire qu'il apporterait aux villes nouvelles desservies.

Ces deux arguments n'apparaissent pas très pertinents à la lecture du dossier.

LE REPORT MODAL DU PROJET GPSO : DES RESULTATS TRES FAIBLES

- les parts modales voyageurs train/avion/route ne bougent pas de façon significative et déterminante (page 133 et 134 + paragraphe 5521 page 143 pièce H):

. La part des déplacements en train ne progresserait que de 11,7 à 12,4 en 2024 (+0,7%) et de 11,8 à 13,1 en 2027 (+1,3%) ;
. le nombre de déplacements en voiture ne régresserait que de 1,4% en 2024 et de 2% en 2027 ;
. le nombre de déplacements en avion ne diminuerait que de 2,1% en 2024 et de 2,8% en 2027.

- les parts modales fret train/route ne bougent pas non plus de façon significative et déterminante (tableau page 134 de la pièce H) :

. la part modale du train ne progresserait que de 16,2 à 17,0 (+ 0,8%) en 2040 et de 24,5 à 25,6 en 2055 (+ 1,1%)
. la part modale du routier ne régresserait que de -1 % en 2040 et 2055.

Des évolutions de parts modales aussi faibles, au point de n'avoir aucune signification, justifient-t-elles de réaliser un investissement 9,5 milliards d'euros, voire 15 milliards (si l'on tient compte de la section Dax/ frontière espagnole, des aménagements des lignes historiques pour les adapter au fret, du matériel roulant supplémentaire, de diverses infrastructures non comptabilisées, des dépassements de budget probables…) qui en plus de son coût gigantesque génèrera des pertes d'exploitation à l'infini ? D'autant plus que ces évolutions sont sans doute surévaluées car certains facteurs, comme le covoiturage et la fin des concessions autoroutières peuvent avoir un effet défavorable au train.

	- l'économie d'émission de CO2 est très faible et surestimée : Elle permettrait au bout de 10 ans d'exploitation (temps nécessaire pour compenser les énormes émissions supplémentaires résultant des travaux, soit au bout de 15 ans en tenant compte de la durée des travaux) l'économie de 1/1000 des émissions annuelles nationales de CO2 (250 000 teCO2/an pour environ 330 000 000 TeCO2/an pour la France) pour 9,5 milliards, voir 15 milliards d'investissement. N'existe-t-il pas des approches infiniment moins coûteuses pour parvenir au même résultat ? D'autant plus que ces économies sont certainement surestimées car fondées sur une simple extrapolation des tendances en matière d'émission de CO2 par les véhicules et les avions et ceci jusqu'en 2055. Il est certain que les progrès techniques déjà à l'œuvre vont faire réaliser un saut technologique aux voitures (et sans doute aux avions) et il est plus que probable que les voitures n'émettront plus de CO2 ou très significativement moins bien avant l' échéance de 2055, annulant l'avantage mis en avant. L'économie de CO2, minuscule avantage environnemental, est à mettre en balance avec les désastres écologiques immenses (humains, faune, flore, paysages) que la réalisation des voies nouvelles occasionnera. Il n'y a pas photo ! LE SURPLUS DE CROISSANCE ECONOMIQUE : DEMENTI PAR LES FAITS La plupart des études réalisées sur ce sujet montrent qu'il n'en est rien (1). L'arrivée de la LGV n'apporterait aucune croissance par elle-même et ne serait qu'un prétexte à des initiatives locales porteuses de développement économique. Combien de villes déçues aujourd'hui ? Le dossier, prudemment, n'affirme rien de précis en la matière. Enfin, l'idée de faire du report modal vers le fer présente un inconvénient économique grave : Il substitue à des déplacements en voiture, en camion et en avion entièrement payés par l'utilisateur et générateurs de taxes pour l'état/collectivités, des déplacements en train dont 70% du coût d'exploitation est supporté par le contribuable et non par l'utilisateur. On voit mal comment, de ce fait, le projet GPSO pourrait concourir globalement à un surplus de croissance économique nationale. De quel masochisme faut-il être animé pour mettre en avant de tels projets d'autant plus quand on y ajoute les difficultés que représentent depuis longtemps le bastion français du fer pour la collectivité nationale ? QUELQUES AUTRES CONSIDERATIONS NE MILITENT PAS EN FAVEUR DU PROJET GPSO : - Le dossier met en avant une saturation des voies au nord de TOULOUSE. Alors, Comment fera-t-on pour traverser TOULOUSE dont le nombre de voies est limité à deux en raison de la tranchée GUILHEMERY ? - des arrêts à Montauban et à Agen sont une absurdité par rapport à l'avantage supposé de la très grande vitesse. Demande-t-on aux avions qui font Paris-Toulouse de faire des escales à Limoges et Orléans ? Ceci d'autant plus que les gains de temps sont faibles : 20 minutes pour AGEN/BORDEAUX !

	- le temps gagné par la grande vitesse sur l'axe BORDAUX- FRONTIERE ESPAGNOLE est en partie annulé par la distance plus longue à parcourir par rapport aux voies actuelles (sauf pour le parcours TOULOUSE/ HENDAYE dont le gain est important mais concerne un faible nombre de voyageurs). - les solutions alternatives d'aménagement des voies actuelles permettent de ramener l'écart de temps entre train classique et LGV à 10 minutes entre BORDEAUX et TOULOUSE. - l'état général du train en France : les investissements devraient se concentrer sur la mise à niveau de l'existant et l'amélioration du service rendu aux utilisateurs/clients (la marge de progrès semble immense !). - même si le besoin de fret ferroviaire avec l'Espagne coté atlantique pourrait être pertinent (mais avec un vrai report modal ce qui n'est pas le cas dans le projet actuel), en quoi justifie-t-il la réalisation de lignes LGV vers l'Espagne ? En effet, la création de lignes LGV entre Bordeaux et la frontière aurait peu d'impact sur le trafic voyageurs par train et ne serait, en définitive, justifiée que par le Fret. N'existe-t-il pas des solutions plus économiques et plus adaptées, d'autant que l'élasticité du trafic de fret par rapport à la vitesse est moindre que pour le trafic voyageurs ? - le train va subir une concurrence très forte de l'avion « low cost », du co-voiturage et même de la voiture particulière classique (fin des concessions autoroutières ?) qui risque de faire régresser globalement sa part modale. En conséquence, je vous prie d'enregistrer ma totale opposition à un projet dont l'intérêt général n'est pas démontré. Des investissements publics, pourquoi pas ? Mais générateurs d'une vraie croissance et créateurs d'emplois pour l'avenir. (1) CESER AQUITAINE, par exemple
1016	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : barroero Prénom : christian Département de résidence : 47 commune de résidence : moncrabeau lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : je ne suis pas directement concerné par le tracé, mes inquiétudes sont d'interets général, je suis agriculteur et déplore de voir ma profession touchée encore par la pression foncière, liée entre autre par l'urbanisation et l'avancée de l'homme dans les campagnes, notre territoire est déja quadrillé de toute part(route, autoroute, voix ferrée...), laissez les paysans travailler et laissez les paysages, que l'homme a déja bien amoché(agricuteur compris...) dans la tranquilité qui leur reste! et aussi, arretez de gaspiller nos impots, cette lgv pourri les finances de nos collecivités, il y a bien d'autres utilisations plus utiles a ces fonds, surtout que la solution d'aménager la voix existante est possible et beaucoup moins couteuse, tout ça pour quelques minutes gagnées, quel gaspillage, a moins que ce ne soit que la volonté de quelques politiques désireux de voir leur nom affichés en gros! de

	grace, un peu de bon sens!
1017	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : LINDEN Prénom : Emmanuel Département de résidence : 47 commune de résidence : Layrac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot-et-Garonne AVIS : Bonjour, Par la présente, je regrette l'abandon du tracé H222 précédemment pressenti pour traverser la Garonne et qu'on lui ait préféré un passage en tunnel (Tunnel de Moirax de 1500 mètres de long, si j'ai bien calculé) repris dans les tracé h228 et h228Ter. À Cavaillon (Vaucluse), la LGV méditerranée traverse la Durance trois fois en moins de 10 kilomètres sans que cela pose un problème. Le tracé H222 aurait traversé la Garonne 2 fois en moins de 4 kilomètres, ça n'était pas choquant. D'autant plus que ce tracé à l'avantage de la simplicité et du coût raisonnable. Le surcoût envisagé pour passer en tunnel se chiffrant à plusieurs dizaine de millions d'euros. Je m'étonne qu'il ait été finalement retenu par RFF. Certes, la communauté d'Agen a fait dévié le tracé, mais était-ce vraiment une bonne idée ? Mon deuxième regret, c'est de ne pas avoir placé la gare TGV sur le croisement de la LGV avec une ligne classique. Les exemples des gares excentrées, non connectées au réseau classique et qui sont un échec sont nombreuses : Macon-Loché-TGV, Haute-Picardie-TGV (dite la gare des betteraves), Lorraine-TGV (que l'on va même déplacer bientôt pour la remettre sur le corridor ferroviaire Nancy-Metz-Luxembourg - 50 millions d'euros !)... À contrario, vous remarquerez que les gares TGV qui marchent bien sont celles où l'on a pensé à cette multimodalité : Reims-TGV, Valence-TGV, St-Pierre des Corps. Le projet GPSO propose certes de créer une liaison ferroviaire entre la gare d'Agen-Centre et la gare d'Agen-TGV, mais là encore avec le franchissement de la Garonne (construction du Pont de Camélat) et sans calendrier. Je pense que le manque de crédits (déjà largement entamés par la construction du tunnel de Moirax...) et le peu d'arrêts prévus à la gare d'Agen, va faire annuler la construction de ce lien ferroviaire indispensable, par une liaison routière, beaucoup moins onéreuse, mais moins performante et fiable et qui sera elle-même remplacée par... rien, par manque de rentabilité de la navette (cf Macon-Loché...). Le croisement de la LGV et d'une ligne classique se fait à Layrac, où l'on me dit qu'il est impossible de construire une gare-TGV... En revanche, on peut faire passer la ligne sur un énorme remblai au même endroit. Cherchez l'erreur. Pour moi le tracé le plus simple est en train de se faire modifier par les intérêts particuliers des politiques agenais, et qui détruit la cohérence globale du projet tout en augmentant son coût. J'espère que RFF reviendra à son idée première, tracé H222 + gare TGV à Layrac. En vous remerciant de m'avoir lu et dans l'espoir que mes remarques ne passent pas inaperçues... Cordialement, Emmanuel LINDEN

1018	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : Dubos Prénom Jacques Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Léger de Balson lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Léger de Balson AVIS : Je suis opposé à ce projet inutile. qui ne créeras pas d'emploi, sauf pour des immigrés temporaires payés bien en dessous du SMIC, sans couverture sociale pour une durée hebdomadaire de ......, qui va isoler les petites communes, après le chantier, plus personne ne travaillera et ne s'arretera, except, les multinationales des travaux de maintenance, qui va défigurer la forˆet, mais ce ne sera qu'une saignée de plus, et la forˆet ne vote pas qui va aggraver le déficit de l'Etat, que bien sˆur les pékins moyens rembourseront au travers de l'Impˆot, mais bien sˆur les banques ne seront pas impactées elles percevront normallement leurs intèrˆts et rémunèreront leurs actionnaires. les moyens financiers investis ne serviront pas à entretenir le réseau secondaire avec à terme la suppression des lignes moins rentables et contribuer un peu plus à l'isolement des petites communes, tout celà pour gagner quoi ? faire gagner 10 minutes à des curistes retraités pour aller aux eaux, mettez d'abord les camions sur des trains pour libérer les routes comme en Suisse ? la rentabilité du projet n'est honnètement pas prouvée comme pour l'A65, NON A LA LGV au Sud de Bordeaux Oui si Direct Bordeaux-Espagne sans arrˆet
1019	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : Descos Prénom : Eric Département de résidence : 33 commune de résidence : Langon lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Mesdames, messieurs, Je trouve proprement scandaleux que, à l'heure où notre pays traverse une grave crise économique, les pouvoirs publics (État et collectivités locales) investissent des sommes aussi déraisonnables sur des lignes nouvelles d'une utilité très relative alors que les lignes qui servent tous les jours aux populations des départements concernés sont laissées pratiquement à l'abandon par RFF. De plus, après l'autoroute Langon-Pau, après le nouveau tracé du gaz, il est

	largement temps d'arrêter d'empiéter sur la plus grande forêt d'Europe et de laisser les autochtones vivre en paix, même au détriment de quelques énarques soucieux de rallier au plus vite leurs villas côtières.
1020	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : Daumas Prénom : Denis Département de résidence : 65 commune de résidence : Ouzous lieu concerné par vos observations (commune, département) : département, région, Etat AVIS : Je suis opposé à la construction de nouvelles lignes à grande vitesse qui constituent un gaspillage financier énorme pour mettre en place un outil qui est dépassé : des alternatives existent (cf rapport Claraco) qui permettent de maintenir, en l'améliorant le réseau existant. De plus, ces LGV sont en cohérence avec le projet de structurer le territoire à partir de(trop) grandes métropoles concurrentes au détriment du reste du territoire qui est sacrifié sur les plans économiques, sociaux, culturels ... Mon département subit déjà négativement ce choix des LGV : suppression de trains (comme Hendaye Vintimille, la Palombe Bleue), de lignes (dernière en date celle de Luchon), fermeture de boutiques SNCF de proximité. Faudra-t-il bientôt se déplacer à Toulouse ou à Bordeaux pour trouver un train direct pour Paris ?
1021	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : Stanton Wijgerse Prénom : Ann Mary Département de résidence : 47 commune de résidence : Mazieres-Naresse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux a Dax et Toulouse AVIS : Je pense que l'idée de créer des nouvelles lignes feroviaires dans le contexte de l'actuel économie n'est pas bien. En plus l'argent depensé ne sera jamais recompensé par la rentabilité de ces lignes. Nous avons deja les chemins de fer en place qui ont besoin d'etre amelioré pour plus d'efficacité et en utilisant les lignes existantes avec nouveau technologie, on peut avoir moins de gaspillage de resources, (materiel, et personnel) et une campagne qui reste paisible et accuelillante; sans trop de destruction. Il vaut mieux créér des petites entreprises avec cette argent pour faire revivre les regions au lieu d'avoir les gens de passage sur les trains.
1022	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : Lecomte Prénom : bruno Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : haute garonne tarn et garonne AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne

concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement.

Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité :

· Elle serait ruineuse :

- Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres).

- Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes).

- Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.

- Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher.

· Elle serait dévastatrice :

- Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.
- La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable.

- La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.

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

- L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple.

· Elle est inutile :

	- À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. - Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). - Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. - La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. En conséquences je m'y oppose
1023	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : HERVET Prénom : Monique Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse et le territoire touché par la ligne entre Bordeaux et Toulouse AVIS : - pour tous, les seuls besoins indispensables à satisfaire sont l'eau et l'air de bonne qualité ainsi qu'une alimentation saine donc produite localement. La LGV détruira 4800 hectares de bois et de terres agricoles. C'est d'autant plus inacceptable qu'une LGV détruit l'équilibre des territoires traversés en provoquant des saignées infranchissables. Donc une discontinuité écologique frappant les hommes autant que la flore et la faune. Qui pourrait accepter une contradiction aussi flagrante avec la nécessité d'engager note société vers une transition intelligente ? - le gain invoqué de 13 min sur le trajet Toulouse-Paris

	actuellement de 3h 13 min ne signifie en fait que 13/1813 = 0.0072 = 0,72% de gain de temps pour seulement 7% des passagers susceptibles d'utiliser les TGV. Où est l'intérêt public ? - par définition, une LGV signifie une limitation à 1 arrêts entre Bordeaux et Toulouse donc une métropolisation accrue, la désertification des territoires intersticiels et l'agravation des problèmes urbains. Je ne veux pas de cet avenir là ! - ce type de grands travaux ne sont jamais confiés à de petites entreprises locales. Ils seront assurés comme à chaque fois par des géants du BTP pratiquant le dumping professionnel ainsi que l'irresponsabilité sociale et environementale. Rédibitoire ! - les projets de transports ferroviaires prévoient sur Toulouse la suppression des dessertes locales (les corail) donc la suppression des liaisons directes Tarbes, Foix, La tour de Carole, des trains de nuit, donc celui de Rodez aussi. Ces suppressions d'arrêts dévitalisent nos territoires et sont un encouragement mortifère au tout bagnole ou tout camion. L'abandon du fret ferroviaire dans notre région est un désastre de plus. Soit un contre sens total vis-à-vis des engagements de la France de réduction des GES ! - les milliards d'euros engloutis à construire la LGV sont déduits de l'entretien de notre patrimoine ferroviaire en Midi-Pyrénées. Le B-A BA d'une saine gestion publique est pourtant l'entretien de l'existant plutôt que la fallacieuse promesse d'un peut-être + vite et + loin. Entretenons correctement les lignes existantes ! - à Toulouse, le projet de LGV s'accompagne d'une volonté de gentrification du quartier Matabiau consistant à bâtir un centre d'affaires doublé d'un centre commercial alors que Toulouse est la ville de France la plus massacrée par de tels centres commerciaux. Cela se traduira par la destruction d'un quartier resté populaire et vivant grâce à la créativité de ses habitants. Je ne veux pas de cette ségrégation sociale pour ma ville ! Pour toutes ces raisons je m'associe à tous mes concitoyens refusant une LGV non rentable de plus, destructrice de vies, d'emplois, d'environnement au bénéfice exclusif de quelques bobos de centre ville.
1024	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : courtot Prénom : jean-marie Département de résidence : 82 commune de résidence : caussade lieu concerné par vos observations (commune, département) : toulouse haute garonne AVIS : Je suis opposé à la création de la LGV Bordeaux /Toulouse . Cette voie est trop chère. Elle est construite au détriment de la ligne POLT. Des alternatives plus économiques et plus respectueuses de l'environnement existent. Elles doivent être privilégiées.
1025	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : LEROY Prénom : Philippe Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT SELVE lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT SELVE AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et

Bordeaux-Dax n’est pas un projet d’intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement.

Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité :

- Elle serait ruineuse :

Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d’avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres).
A titre d'exemple cela représenterait environ 100 Lycées ou 50 Hôpitaux.
Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes).
Ces chantiers n’entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.
Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l’amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher.
- Elle serait dévastatrice :

Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu’à Hendaye) auxquels il faut ajouter l’impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l’on déplore l’artificialisation de l’équivalent de la surface d’un département moyen tous les 7 ans en France.
La balafre n’épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d’eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable.
La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l’ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.
Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d’électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension.
L’environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple.
- Elle est inutile :

À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines, sans parler l'état désastreux des voies

	actuelles (Brétigny/orge). Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. Je m'y oppose totalement !
1026	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : MICHAUDET-RAINAUD Prénom : Martine Département de résidence : - commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux AVIS : Ces lignes serviront essentiellement à donner un petit (vraiment très petit) plus de vitesse à des PDG ou à des cadres sup' pressés, allant "pour leurs affaires" d'une grande ville à l'autre . Dans le même temps plein de lignes secondaires disparaissent qui servaient à tout un chacun à aller au boulot sans se fatiguer à conduire et sans polluer encore plus la planète avec les gaz d'échappement de leurs voitures particulières, gaz qui polluent au point d'en faire un danger pour les bronches et poumons des habitants de la planète et, pire encore, de transformer le climat ce qui créera, à terme, des migrations climatiques de populations chassées de chez elles par les conséquences de ces mutations climatiques, migrations qui engendreront des guerres... Au lieu de ces grands travaux inutiles destinés surtout à enrichir les grandes entreprises chargées de réaliser ces voies de chemine de fer prédatrices (ravages écologiques sur leur trajet) mieux vaudrait - et de très loin - aménager l'existant et (re)mettre en état les voies dites "secondaires" afin d'encourager les transports en commun (s'ils sont commodes, les gens les prendront) au lieu du "tout bagnoles, tout camion" qui finira par nous asphyxier tou(te)s.

1027	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : Leroy Prénom : francoise Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT SELVE lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT SELVE AVIS La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : - Elle serait ruineuse : Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). A titre d'exemple cela représenterait environ 100 Lycées ou 50 Hôpitaux. Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. - Elle serait dévastatrice : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits

	et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. - Elle est inutile : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines, sans parler l'état désastreux des voies actuelles (Brétigny/orge). Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. Je m'y oppose totalement !
1028	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : PARTOUCHE Prénom : Danièle Département de résidence : 47 commune de résidence : AGEN lieu concerné par vos observations (commune, département) : AGEN AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles", Après avoir pris connaissance du dossier de l'enquête d'utilité publique du Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) nous tenons à confirmer notre opposition à ce projet pour les raisons suivantes : - le système ferroviaire existant dans le Sud Ouest avec les améliorations nécessaires peut être un meilleur facteur de développement du rail au service de toutes les catégories de la population. Habitant AGEN, nous trouvons incompréhensible que la gare Lgv soit transférée à plusieurs kilomètres obligeant les usagers à prendre leur véhicule pour prendre le train grande vitesse, pour peu qu'il

	s'arrête entre Toulouse et Bordeaux. Une liaison ferroviaire entre Agen centre et la gare extérieure rajouterait aux coûts déjà énormes et dans tous les cas ne règlera pas le problème d'une mort annoncée du coeur de ville d'AGEN. - les dégâts environnementaux que fera la lgv sont phénoménaux - et qui plus est, le cout général annoncé de 10 milliards est inconcevable vu les finances publiques d'aujourd'hui au regard du gain de temps supposé. Nous demandons sollennellement, aux autorités publiques d'abandonner ce projet et de privilégier l'investissement de nos deniers publics pour l' aménagement des voies existantes et un service public ferroviaire de qualité , respectueux de l'environnement, au service du plus grand nombre de citoyens.
1029	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : CHIARBONELLO Prénom : Daniel Département de résidence : 82 commune de résidence : Bressols lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bressols, tarn et garonne AVIS : Dans le cadre de cette enquête publique voici un résumé de mon appréciation. Je suis favorable a un TGV, mais absolument contre le tracé, le mode passage et les nuisances que la LGV va engendrer pendant et après les travaux, tel qu'il est prévu. Une amélioration de la ligne TER existante, avec la suppression des deux ou trois points noirs (Port ste marie-moissac), aurait économisé plus de 6 milliards pour une perte de moins de 15 mn de temps sur le trajet bordeaux toulouse. En ces temps actuels de "disettes", je crois que ce serai une réalisation normale et au moins raisonnable. Aujourd'hui pour le prestige de quelques privilégies, notamment nos élus, il est prévu une LGV mal pensée sans tenir compte des conséquences sur les populations. A noter que malgré ce que prétend RFF, il n'y pas eu d'informations précises et régulières; quand à la concertation elle a toujours été au second plan voir absente. Ainsi à chaque réunion publique ou restreinte, RFF n'a jamais pris en compte ou même noté les demandes de ses interlocuteurs. 1° point: Pourquoi construire une gare à Montauban (Bressols)? à 40 km de Toulouse. Entre l'accélération et la décélération du TGV, il ne reste qu'une vingtaine de km à grande vitesse. Quel est le gain de temps. Pour construire cette gare à Bressols la LGV passe au milieu d'un espace fortement urbanisé et ampute un important espace agricole fertile. 2°point: Pourquoi ne pas écouter certains initiés qui demandaient la construction de la LGV le long de l'autoroute en bordure de la foret (l'impact sur la foret était minime et par ailleurs on peut reboiser; "très important", je rappelle que entre st porquier et campsas il n'y aurait que 1 ou 2 bâtiments de détruits au lieu de plus de 58 à Bressols et une vingtaine de plus sur les cinq autres communes. Aujourd'hui, ou est le respect des populations. Sans compter les dépenses pharaoniques pour faire plaisir à seulement 5 à 6% de la population; Le français moyen ne prendra jamais la LGV. En conclusion ;ce projet LGV doit être totalement repensé et je soutiens pleinement les remarques faites par l'association BBV-LGV ainsi que leurs démarches pétitionnaires. Pour mon cas personnel une lettre avec AR suit.

1030	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : PAULY Prénom : Claire Département de résidence : 33 commune de résidence : ILLATS lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde, et globalement tous les sites concernés par le projet AVIS : Je soussignée, Claire PAULY, majeure, m'oppose à ces projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, pour les raisons suivantes : - ces projets sont très couteux non seulement pendant la phase de réalisation, mais aussi pendant les phases d'étude, d'utilisation, puis d'entretien. La Cour des comptes a conclu à un projet trop onéreux ; les collectivités qui sont sollicitées pour le financement (contre d'illusoires promesses !) seront privées de ressources pendant de longues années puisqu'elles auront tout mis dans la LGV, au détriment de projets plus modestes mais plus utiles au développement de la vie locale (écoles, salles de sport, hôpitaux...) - ces projets ne vont pas, loin s'en faut, améliorer la vie des riverains aux tracés, dont l'emprise, minimisée lors de la présentation des projets, et toujours largement supérieure (+60%) une fois l'ouvrage réalisé (cf. ligne Bordeaux-tours, autoroute Bordeaux-Pau..., pour les plus récentes) . La nature, c'est elle qui nous permet de vivre, va être meurtrie de façon profonde et irréparable. Ce ne sont pas les quelques "compensations" proposées qui éviteront que la faune, la flore, l'humain s'en sortiront indemnes. Ces projets sont dévastateurs. Notre paysage est déjà tailladé de réseaux, essayons d'améliorer l'existant, ne subissons pas la société de consommation : c'est moins performant, je jette et je rachète autre chose. NON ! A une époque où la planète est en danger, essayez d'agir en gens intelligents, arrêtez d'écouter le chant des sirènes ! De plus, d'autres moyens de communication (Internet par exemple) permettent d'être en contact quasi permanent à plusieurs centaines de kilomètres d'un autre lieu, de ce voir en temps réel d'un pays à un autre. Pas besoin de LGV pour cela. Si ce n'est que pour satisfaire l'égo de quelques politiciens, je dis NON à ces projets! Leur utilité n'est pas justifiée. Ce ne sont pas des projets d'utilité publique au sens où ils pourraient profiter réellement à tout le monde. En conséquence, je dis NON à ces projets de LGV. et OUI à la rénovation et à la modernisation des voies existantes qui maillent déjà le territoire.
1031	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : GUERIN Prénom : Armand Département de résidence : 33 commune de résidence : talence lieu concerné par vos observations (commune, département) : Aquitaine AVIS : Compte tenu des temps gagnés et des sommes à immobiliser, il ne me paraît pas sensé de se lancer dans ces grands projets qui par ailleurs détruisent des terres agricoles ou des forêts et espaces protégés. Concernant la ligne vers Toulouse, il paraît stupéfiant de vouloir

	construire de nouvelles voies et de nouvelles gares dans la vallée de la Garonne alors qu'il s'agirait de moderniser les voies actuelles. Même remarque concernant le sud de Bordeaux, même si ce tracé permettrait de desservir plus directement Mt de Marsan (mais avec combien de liaisons par jour, est-ce cohérent pour un TGV de s'arrêter partout ?) alors qu'une desserte via Morcenx, en électrifiant la ligne serait bien plus efficace, car relie la sous-prefecture des Landes non seulement à Bordeaux, mais également à la côte Basque et au sud-Bassin. Globalement, l'intérêt collectif et environnemental est bien à la modernisation des voies existantes, tant en ce qui concerne les infrastructures de traction électrique que les voies, en augmentant le nombre de voies et les tronçons en Installations Permanentes de Contre-sens, offrant ainsi fluidité, régularité et une capacité plus importante de sillons. Si on se réfère aux bénéfices escomptés pour la collectivité (p121), ce noble objectif peut être atteint autrement qu'avec ce projet hautement technologique et capitalistique dont les coûts avérés de construction ne seront compensés qu'à un horizon décennal, selon des critères qui ne sont pas précisés. Beaucoup des bénéfices escomptés reposent sur la baisse du trafic routier, et notamment de marchandises,... on voit donc que la création d'un ligne TGV ne va pas offrir une solution crédible face aux avantages attendus. Ainsi la décongestion de la circulation représente 41% des bénéfices. Cette congestion est principalement dùe au transport routier des marchandises, qui sera réduit par la mise en place d'une autoroute de Fret ferroviaire , par le fret maritime ... et par une relocalisation de notre production. Compte tenu des temps gagnés et des sommes à immobiliser, il ne me paraît pas sensé de se lancer dans ces grands projets qui par ailleurs détruisent des terres agricoles ou des forêts et espaces protégés. Concernant la ligne vers Toulouse, il paraît stupéfiant de vouloir construire de nouvelles voies et de nouvelles gares dans la vallée de la Garonne alors qu'il s'agirait de moderniser les voies actuelles. Même remarque concernant le sud de Bordeaux, même si ce tracé permettrait de desservir plus directement Mt de Marsan (mais avec combien de liaisons par jour, est-ce cohérent pour un TGV de s'arrêter partout ?) alors qu'une desserte via Morcenx, en électrifiant la ligne serait tout aussi efficace, car relie la sous-prefecture des landes à la côte Basque , au sud-Bassin et à Bordeaux. Globalement, l'intérêt collectif et environnemental est bien à la modernisation des voies existantes, tant en ce qui concerne la traction électrique et les infrastructures, en augmentant le nombre de voies et les tronçons en Installations Permanentes de Contre-sens, offrant ainsi une capacité plus importante. Si on note bien les bénéfices escomptés (p121) la solution peut être atteinte autrement qu'avec ce projet hautement technologique et capitalistique dont les coûts avérés de construction ne seront compensés qu'à un horizon décennal, ...selon des critères qui ne sont pas précisés. Ainsi la décongestion de la circulation représente 41% des bénéfices attendus. Cette congestion est principalement dûe au transport routier des marchandises, qui sera bien plus sûrement

	réduit par la mise en place d'une autoroute de Fret ferroviaire , par le fret maritime ... et par une relocalisation de notre production. Cette réduction du trafic routier générera une baisse des pollutions et émission des GES (24% des effets positifs) et induira une baisse de l'accidentologie (qui peut être traitées également par la limitation de vitesse) A noter qu'on totalise alors 77% des 1,8 Mds d'effets positifs annoncés sur 50 ans ... en quoi consiste les autres 23% ? ... Bel exercice de prospective !
1032	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : birac lieu concerné par vos observations (commune, département) : sud gironde AVIS : Je porte un avis defavorable sur les projets présentés. Vivant dans une commune qui n'est pas directement impactée par le projet GPSO mais ma proche famille et moi meme avons des parcelles boisées a proximité du projet dans les communes concernées de Cudos et Lerm et Musset et Escaudes je ne peux donc que m'associer au refus des communes traversées et m'inquieter de la fracturation du territoire et de la destruction des espaces naturels pour l'ensemble du sud gironde.t Entre les lignes de gaz, l'A65, beaucoup de surfaces de forêt sont détruites. Nous aimons notre territoire, nous le faisons vivre et nous vivons de part la forêt. et que de dépenses alors que vous demandez a tous de faire des économies.
1033	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : PARTOUCHE Prénom : Bernard Département de résidence : 47 commune de résidence : AGEN lieu concerné par vos observations (commune, département) : AGEN AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles", Après avoir pris connaissance du dossier de l'enquête d'utilité publique du Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) nous tenons à confirmer notre opposition à ce projet pour les raisons suivantes : - le système ferroviaire existant dans le Sud Ouest avec les améliorations nécessaires peut être un meilleur facteur de développement du rail au service de toutes les catégories de la population. Habitant AGEN, nous trouvons incompréhensible que la gare Lgv soit transférée à plusieurs kilomètres obligeant les usagers à prendre leur véhicule pour prendre le train grande vitesse, pour peu qu'il s'arrête entre Toulouse et Bordeaux. Une liaison ferroviaire entre Agen centre et la gare extérieure rajouterait aux coûts déjà énormes et dans tous les cas ne règlera pas le problème d'une mort annoncée du coeur de ville d'AGEN.

	- les dégâts environnementaux que fera la lgv sont phénoménaux - et qui plus est, le cout général annoncé de 10 milliards est inconcevable vu les finances publiques d'aujourd'hui au regard du gain de temps supposé. Sans compter le fait que cela engendrera des coûts d'exploitation et d'entretien doublés (2 faisseaux ferroviaires) à l'heure où l'on empute les finances locales. Nous demandons solennellement, aux autorités publiques d'abandonner ce projet et de privilégier l'investissement de nos deniers publics pour l' aménagement des voies existantes et un service public ferroviaire de qualité , respectueux de l'environnement, au service du plus grand nombre de citoyens.
1034	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : Marmande lieu concerné par vos observations (commune, département) : Marmande Lot et Garonne AVIS : assez de projets inutiles et couteux la ligne LGV peut et doit être prévue sur la ligne existante moyennant quelques aménagements.
1035	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : Roca Prénom : Norbert Département de résidence : 47 commune de résidence : 7 rue des fauvettes lieu concerné par vos observations (commune, département) : Foulayronnes AVIS : Je suis contre le projet nouvelle ligne lgv et plutôt pour l'aménagement de la ligne existante
1036	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : CANDELON Prénom : Hélène Département de résidence : 47 commune de résidence : Cuq lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde, Lot-et-Garonne, AVIS : Je trouve dommage que l'on s'obstine à vouloir créer une nouvelle ligne LGV, alors que l'aménagement, tout à fait possible, de la ligne actuelle, permettrait non seulement de réaliser de grosses économies mais en plus limiterait l'impact sur l'environnement. En plus, la gare d'Agen vient d'être rénovée, à grands frais, et elle ne servira pratiquement plus dans le cas de la construction d'une nouvelle ligne. Vu de l'extérieur on a la sensation d'un gaspillage de temps, d'argent, de richesses naturelles. Où est passé le bon sens ?
1037	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : LE NORCY Prénom David Département de résidence : 33

	commune de résidence : Loupiac lieu concerné par vos observations (commune, département) : arrondissement de Langon AVIS : Bonjour Il est incompréhensible que l'on veuille déployer sur un territoire rural une infrastructure qui va le dévaloriser (nuisances sonores, morcelage du territoire, ..) sans qu'il ne soit positivement impacté. Notre territoire a déjà de gros problèmes de mobilité interne et externe qui ne vont en rien être améliorée par ces projets de lignes LGV. Un projet concerté d'amélioration et de doublage des lignes actuelles seraient vraiment pertinente pour le territoire. Par ailleurs, le rapport de la cour de compte sur les lignes LGV déjà réalisées marquent bien la non viabilité économique (même à moyen/long terme) de telles lignes. Et que cela pèse sur la modernisation des lignes existantes; qui elles sont importantes pour la vie de notre territoires! Je suis contre ce projet et de l'utilisation des mes impôts pour voir mon territoire dégradé! Cordialement David LE NORCY
1038	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : maurin Prénom : corrine Département de résidence : 33 commune de résidence : saint médard d'eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint médard d'eyrans 33 AVIS : Projet sans intérêt particulier. Cout énorme alors que le pays a un endettement élevait. Beaucoup trop de nuisances pour ce village si paisible ou il fait bon vivre.
1039	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : Claracq lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pyrénées Atlantiques (partie Est) AVIS : Les cartes du projet de liaisons ferroviaires à grande vitesse que j'ai pu consulter ne mentionnent pas la desserte à grande vitesse de la ville de Pau, ni de Tarbes, ni de Lourdes. Cette situation est discriminatoire en terme d'égalité de traitement des citoyens. La lecture de ces cartes est également de nature à déplacer vers les zones desservies les implantations d'activité et de résidence. On peut dire qu'il s'agit de la condamnation d'un territoire. Je demande que ces projets soient revus et qu'un calendrier soit donné pour la desserte à grande vitesse par le train de Pau, Tarbes et Lourdes.
1040	Envoyé le : 01/12/2014 Nom : delannoy Prénom : michele Département de résidence : 82

	commune de résidence : montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : Brive en Correze et toutes les communes du Lot avis : Je suis contre la LGV car il n'y aura que la gare de Monbartier pour les voyageurs entre Brive et Montauban . Il faudra donc prendre leTER ou le bus pour rejoindre cette gare!! Les prix des billets vont donc etre beaucoup plus eleves ce qui penalisera les voyageurs lamda comme moi au profit des voyageurs d'affaires. De plus , quelle catastrophe au niveau de l'agriculture et de l'environnement!!!!!!
1041	Envoyé le 01/12/2014 Nom : Bélis Prénom : Christian Département de résidence : 33 Commune de résidence : DONZAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Je m'oppose à ce projet, car il n'est pas utile actuellement à la population, il serai plus judicieux de rénover le réseau existant et d'y faire passer les TGV dessus que de construire de nouvelles voies qui en termes économiques et écologiques ne se justifient pas.
1042	Envoyé le 01/12/2014 Nom : PUYJALON Prénom : Eddie Département de résidence : 33 Commune de résidence : Cubzac-les-ponts Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Enquête publique LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax Contribution de : Chasse, Pêche, Nature, Traditions 33 Mouvement politique 27 rue cheval Bayard 33240 Cubzac-les-ponts Tél: 06.76,78,54,90. cpnt33@orange.fr Pour le Mouvement de la Ruralité CPNT33 ce projet est une gabegie environnementale et financière pour une ruralité méprisée et des citoyens bafoués. Pour CPNT33, c'est non aux nouvelles lignes LGV BORDEAUX-Toulouse et Bordeaux-Dax, mais oui à l'amélioration et l'optimisation de l'existant ! Il semble que tous nos grands élus soient plus attentifs aux chants des sirènes du BTP, d'RFF et des grands lobby politico-financiers qu'à celui de la sagesse des citoyens de la ruralité ou de la cour des comptes. Le monde rural n'a que faire des considérations purement politiciennes dans ce dossier. Comment ne pas être révolté qu'un simple trait de crayon, d'une main anonyme, représentant le tracé d'une ligne LGV, vienne anéantir autant de millier de vies, d'espèces et d'espaces façonnés par plusieurs générations, pour un patrimoine naturel, culturel et traditionnel sauvegardé et porteur d'une identité forte sur des territoires d'une rare beauté. Tout un patrimoine exceptionnel sacrifié sur l'autel de la politique des transports à grande vitesse de notre pays et bien loin du développement durable dont nous abreuvent régulièrement nos responsables politiques nationaux.

	Aussi, le Mouvement CPNT33, pourtant fervent défenseur du ferroutage et du méroutage, s'oppose à tout nouveaux tracés et souhaite, en priorité, comme il a toujours défendu, l'amélioration et l'optimisation des lignes existantes. L'enquête publique devrait faire écho de l'opposition majoritaire de ce projet et mettre en lumière l'argumentation pleine de bon sens des acteurs de ce débat bien étayé par le rapport de la Cour des comptes qui cible particulièrement ces deux projets ferroviaires, leurs coûts exorbitants, leurs études de rentabilité irréalistes et les décisions discutables de l'État... Ce bilan catastrophique de la politique à grande vitesse ferroviaire française doit conduire à l'abandon de ces deux projets et à l'amélioration des lignes existantes. Eddie PUYJALON Délégué Départemental CPNT33
1043	Envoyé le 01/12/2014 Nom : Medina Prénom : Stephane Département de résidence : 31 Commune de résidence : fronton Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 (haute garonne) AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles", Je suis généralement favorable aux nouveaux projets d'aménagement du territoire qui sont pour moi porteur d'un réel progrès social. Cependant, je m'interroge sur la pertinence du projet des lignes nouvelles TGV Bordeaux-Toulouse. Cadre dans le secteur public depuis 15 ans, je suis pour autant particulièrement attaché à la dimension du service publique et voue un profond respect envers les personnes qui s'emploient à gérer nos collectivités. Mais la dimension financière grandissante de ce projet pharaonique va t'elle dans le sens d'une gestion raisonnable du service publique et de l'aménagement logique de notre territoire ? Seuls 8% des voyageurs sont concernés par le LGV alors que tant d'autres se retrouvent chaque jours entassés dans les TER (dont ma conjointe/collègues). Les bouchons de la rocade toulousaine ne cessent de grandir chaque année malgré des travaux permanents d'élargissement. Si la démographie Toulousaine croit en permanence, elle nous prouve que cette agglomération n'est pas enclavée (autoroutes, avions, train, l'alimentent manifestement déjà très bien), mais que le problème de cette grande agglomération réside dans les transports en communs de proximité et les TER. Combien de personnes sont concernés par le projet LGV par rapport aux quelques cadres (dont je fais parti) et vacanciers qui verront un vague intérêt à gagner plus vite la capitale ? A plus forte raison quand on sait qu'au dessus de 3h de trajet les usagers préfèrent l'avion. Avion qui devient d'ailleurs de moins en moins chers et plus accessibles pour tout un chacun. Est-il justifié aujourd'hui d'investir 9 milliards d'€ dans une LGV ? Peut-on se payer ce luxe aujourd'hui alors que chaque jour les mots efforts et économies nous sont demandés ? Peut-on croire une seconde

	que dépenser une telle somme sans garantie de succès (rentabilité, emplois) n'aura pas une conséquence négative sur de nombreux emplois, notamment publique et entrainera inéluctablement des restrictions de budget pour les collectivités ? des accroissements d'impôts et au final, pèsera encore sur la croissance de notre société ? Si le motif de ce projet est le gain de temps, pourquoi ne pas passer par le centre de la France, et investir dans la ligne POLT existante qui elle, va désenclaver plusieurs villes alors que Bordeaux n'en a pas besoin aujourd'hui ? Est-la concurrence avec l'aéronautique toulousaine qui pose problème pour une ligne plus courte ? mais dans ce cas, pourquoi investir ? S'il s'agit là de confort pour les voyageurs, ne peut-on sérieusement étudier l'alternative du réaménagement des voies existantes entre Bordeaux-Toulouse, projet estimé 3 fois moins cher ? Cette option n'empêchera pas de créer certains emplois, et une part de l'argent économisé pourrait être injecté dans les TER (et les emplois associés) qui constituent le vrai besoin de notre région. Nous savons tous que le LGV ne répondra pas aux besoins quotidiens des usagers. Enfin, des études montrent que les perspectives de fréquentations, donc de rentabilité d'un LGV dans cette zone sont d'ores et déjà en fort décalage avec les prévisions annoncées (-50%). Va t'on arriver au même résultat que l'autoroute Bordeaux-Pau, beaucoup trop chère et peu fréquentée ? est-ce là de l'aménagement du territoire ou simplement un moyen de faire travailler des sociétés privées pendant 10 ans ? Palliatif économique local ? ne peut-on investir dans du durable avec ce formidable potentiel de technologie et de moyen ? Il s'agissait au départ d'un beau projet sur la carte de France, mais est-il réaliste en 2014 ? J'ai confiance en notre service publique et j'espère de tout cœur que les élus très engagés "politiquement" dans ce projet, et de chaque bord, sauront se montrer responsables et mettre leur égo de côté pour investir notre argent dans des projets moins porteur de postérité, mais concrètement plus adaptés aux besoins des citoyens. C'est pour cette raison que nous les avons élus. Vous aurez compris Monsieur, que je m'oppose fermement à ce projet du LGV qui ne me paraît pas être d'utilité publique. Tout en vous remerciant vous et vos équipes pour votre travail considérable de dépouillement, je vous souhaite bonne réception de cette observation et vous prie de croire en mes salutations distingués.
1044	Envoyé le 01/12/2014 Nom : Rodrigues Prénom Marie Hélène Département de résidence 64 Commune de résidence : USTARITZ Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Je suis fermement opposée à la construction d'une ligne nouvelle. Je suis favorable au passage par les voies actuelles mises aux normes et non saturées!!! Pourquoi? Voici mes raisons: - ce n'est pas un projet d'intérêt général: les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs qui ne sont pas sans solutions de déplacement. Les prix très élevés des billets ne permettent qu'à une minorité l'accès à ce mode de transport. Les jeunes préfèrent le covoiturage et les plus agés l'avion.

	- le gain de temps est ridicule: Bayonne Bordeaux par les voies actuelles1h39, avec travaux de modernisation 1h16, par la LGV 1h17:de qui se moque t-on? - Autre point: toutes les LGV, sauf la première sont déficitaires. Celle-ci est la plus chère avec le nombre de voyageurs prévu le plus bas: cherchez l'erreur. Les TGV sont des gouffres la preuve: la SNCF veut diviser par 2 les arrêts des TGV dans les gares françaises: soit moins de 90 gares. Et on veut construire des nouvelles lignes? - Voies actuelles saturées nous dit-on: lors de la dernière réunion de l'observatoire des trafics, devant le sous-préfet, les représentants de RFF ont reconnus avoir compté les trains en double!!!! Finalement, le CADE avait raison! LGV = Le Grand Vandalisme
1045	Envoyé le : 02/12/2014 Nom : Garnier Prénom : Maxime Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Je suis pour que ce Grand Projet Ferroviaire du Sud Ouest se concrétise. La mobilité fait aujourd'hui partie des grandes préoccupations de notre société. J'ai d'ailleurs été sensibilisé à ce sujet durant mes études d'architecture. La notion de territoire et les différentes échelles auxquelles elle renvoie, font partie du vocabulaire que l'on enseigne dans les écoles d'architecture. Je pense qu'il est primordial de regarder plus largement le territoire et ouvrir de nouvelles perspectives, tant sur le plan national qu'européen. Le train a déjà fait ses preuves même s'il reste encore un sujet sensible dans la société française. Le train est le transport (de personnes et de marchandises) de demain, il continuera à alimenter, à distribuer notre territoire et ce de mieux en mieux. Nous devons rendre notre système plus performant en acceptant la primordialité de la Région Toulousaine au sein ce beau projet ferroviaire. Nous avons les moyens de créer une véritable dynamique économique autour de cet axe fort Bordeaux-Toulouse tout en incluant le développement des villes d'Agen et Mautauban. Raccourcissons les "distances" temporelles ! En parlant de mobilité on parle aujourd'hui de temps et non presque plus de distance, écourtons le temps de trajet !
1046	Envoyé le : 02/12/2014 Nom : Abraham Prénom : Gilles Département de résidence : 31

	commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Départements Lot et Garonne,Tarn et Garonne et Haute Garonne AVIS : Le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse est indispensable pour l'avenir économique des territoires des départements ruraux des 47, 82 et 31. Ces départements subissent de plein fouet la crise actuelle après de nombreuses années de déclin économique. Le nombre d'emploi baisse tous les ans de façon très inquiétante et l'agriculture est maintenant à bout de souffle. Tout ces territoires souffrent d'être mal desservie. Ce projet de desserte avec une nouvelle ligne TGV est la seule alternative pour redonner vie à ce territoire qui souffre d'être peu accessible rapidement. Les villes de Marmande, Agen, Castelsarrasin et Montauban et leur périphéries vont retrouver un attrait et un développement économique très important avec toutes les possibilités de desserte inter cité en étant à moins d'une demi-heure de Bordeaux et Toulouse. Toulouse et Bordeaux vont se retrouver au centre d'une zone ayant beaucoup d'attrait et de potentiel du fait de leur position sur la route de l'Espagne. Toutes les régions du Sud de la France qui ont pu bénéficier de l'effet TGV ont connues et connaissent encore après plus de vingt ans, un développement économique extraordinaire et continue après l'arrivée du TGV. Ces nouveaux moyens de transport très rapide permettent aux entreprises d'envisager des developpements et de nouvelles implantations décentralisées mieux situées au centre de l'Europe du Sud.
1047	Envoyé le : 02/12/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Bernos-Beaulac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Projet : - ruineux - dévastateur - inutile
1048	Envoyé le 02/12/2014 Nom : hereil Prénom : maite Département de résidence : 47 commune de résidence : agen lieu concerné par vos observations (commune, département) : agen AVIS : Je considère que la création d'une ligne LGV est un gouffre financier , un saccage écologique . Que ces projets ne rentrent pas dans une démarche de développement durable , ne correspondent pas aux besoins de notre département et de notre région. Le déplacement de la gare d'Agen dévitalisera la vie de notre ville et ne correspond pas à une démarche de développement local cohérente. L'aménagement de la ligne actuelle avec sécurisation et reprofilage

	de certains tronçons peut-être une solution d'optimisation des parcours TGV qui irrigue le tissu départemental(Agen_Tonneins-Marmande etc..)et répond aux réels besoins de déplacement des usagers. Déja la construction en cours de Bordeaux Paris représente une avancée quant au gain de temps concernant notre département et la région Toulousaine .Je suis donc opposée à la construction de cette ligne nouvelle .
1049	Envoyé le 02/12/2014 Nom : maziere Prénom : andre Département de résidence : 47 commune de résidence : agen lieu concerné par vos observations (commune, département) : agen AVIS : Ce projet de ligne LGV ne me parait pas utile aux besoins de déplacements dans notre région. Il représente un gouffre financier ainsi qu'un saccage écologique sans fondement. On voit là aussi toute la mainmise de grands groupes de la finance et du BTP sur les décisions publiques , l'ego surdimensionné de certains élus coupeurs de ruban. Je considère que la prise en charge des réels besoins de déplacement de nos concitoyens doit passer par l'aménagement des lignes existantes , la rénovation de la ligne actuelle TGV Toulouse Bordeaux avec la suppression des passages à niveau et le reprofilage de certains secteurs serait une réponse adaptée aux souhaits d'augmenter la vitesse entre Toulouse et Bordeaux. Par ailleurs ce choix dans une démarche de développement local comprendrait le maintien de la gare d'Agen en centre ville ainsi que l'irrigation du tissu local Tonneins , Marmande , Langon . Les coûts financiers seraient nettement conformes à l'état des finances publiques et aux moyens de nos concitoyens concernant le coût des déplacements. En conséquence je suis opposé à la construction de cette ligne nouvelle et partisan du réseau actuel.
1050	Envoyé le 02/12/2014 Nom : syndicat CGT cheminot 47 Prénom : Département de résidence : 47 commune de résidence : agen lieu concerné par vos observations (commune, département) : lot et garonne et gers AVIS : Nous emettons de fortes réserves sur l'utilité de ce projet. C'est donc dans ce sens que qu'il est préférable, à notre avis, de développer un vrai service public du transport ferroviaire au c□eur du département. Nous pensons que la gare devrait être la gare d'AGEN centre, au risque de voir passer des trains à 300 à l'heure sans arrêt. Nous pensons qu'il est prioritaire d'investir dans le renouvellement des infrastructures ainsi que dans le matériel existant. Ces investissements permettraient à la fois de répondre à la sécurité que sont en droit d'attendre les usagers mais également ils permettraient par le renouvellement des rames intercités de redynamiser l'axe transversal que constitue la liaison bordeaux Marseille et de favoriser le transport de proximité, le plus utilisé par les usagers et pour un développement du fret ferroviaire, de

	loin le plus écologique. Nous défendons l'idée du maintien d'une gare de centre-ville pour permettre une connexion complète avec le TER et le multimodal. Nous pensons que la vocation de la grande vitesse ferroviaire est de relier les métropoles ».entre elles ce qui entrainerait la mort de la gare d'Agen. Le financement d'un tel projet endetterait les collectivités de façon irrémédiable, ce financement devrait aussi plutôt être utiliser à financer l'accessibilité en gare d'AGEN, la réouverture de la ligne AGEN AUCH, et AGEN VILLENEUVE. En termes d'environnement, Nous pensons que cela est nuisible à la faune et à la flore, déjà fortement impacté par l'autoroute et une pratique d'une agriculture trop intensive.
1051	Envoyé le 02/12/2014 Nom : PORTES Prénom : MICHELE Département de résidence : 47 commune de résidence : AGEN lieu concerné par vos observations (commune, département) : LOT ET GARONNE et TARN et GARONNE AVIS : J'émets de fortes réserves sur l'utilité de ce projet. C'est donc dans ce sens que qu'il est préférable, à mon avis, de développer un vrai service public du transport ferroviaire au coeur du département. Je pense que la gare devrait être la gare d'AGEN centre, au risque de voir passer des trains à 300 à l'heure sans arrêt. Je pense qu'il est prioritaire d'investir dans le renouvellement des infrastructures ainsi que dans le matériel existant. Ces investissements permettraient à la fois de répondre à la sécurité que sont en droit d'attendre les usagers mais également ils permettraient par le renouvellement des rames intercités de redynamiser l'axe transversal que constitue la liaison bordeaux Marseille et de favoriser le transport de proximité, le plus utilisé par les usagers et pour un développement du fret ferroviaire, de loin le plus écologique. Je défends l'idée du maintien d'une gare de centre-ville pour permettre une connexion complète avec le TER et le multimodal. Le financement d'un tel projet endetterait les collectivités de façon irrémédiable, ce financement devrait aussi plutôt être utiliser à financer l'accessibilité en gare d'AGEN, la réouverture de la ligne AGEN AUCH, et AGEN VILLENEUVE. En termes d'environnement, je pense que cela nuisible à la faune et à la flore, déjà fortement impacté par l'autoroute et une pratique d'une agriculture trop intensive.
1052	Envoyé le 02/12/2014 Nom : lajaunie Prénom : xabi

	Département de résidence : 64 commune de résidence : bayonne lieu concerné par vos observations (commune, département) : landes, Pays basque AVIS : je suis fermement opposé à ce projet inutile car, entre autres arguments, la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25% ; je pense qu'il est préférable d'entretenir et d'améliorer le réseau existant je suis persuadé que les tarifs pour un voyage Bayonne-Bordeaux seront plus élevés qu'aujourd'hui je ne peux m'empêcher de penser à l'autoroute A65 (Pau - Bordeaux) qui est une erreur économique
1053	Envoyé le 02/12/2014 Nom : LAMOTTE Prénom : Patrice Département de résidence : 47 commune de résidence : Villeneuve sur Lot lieu concerné par vos observations (commune, département) : Agen/Villeneuve sur Lot, Lot et Garonne. AVIS : Maintien de la gare d'Agen en centre-ville avec réouverture de la ligne Agen/Villeneuve sur Lot.
1054	Envoyé le 02/12/2014 Nom : HIRIGOYEN Prénom : PHILIPPE Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyrans AVIS : Bonjour, - 2 000 milliards d'euros de dette publique ! - 3.5 millions de demandeurs d'emploi ! - 2.5 millions de foyers au RSA ! - Entre 5 et 8 millions de personnes vivant sous le seuil de pauvreté ! - 1 million de bénéficiaires des restos du cœur ! Mesdames et Messieurs les grands élus, redescendez sur terre pour vous rendre compte qu'un projet de L.G.V. à 10 Milliards d'euros pour satisfaire une poignée de citoyens est complètement décalé comparé à l'état de la France d'aujourd'hui. Prenez exemple de projets désastreux et déficitaires tel L'autoroute A65. L'utilité publique, c'est satisfaire le plus grand nombre de citoyens ! Rénovez donc les réseaux existants, renforcez et sécurisez les lignes T.E.R. qui en ont bien besoin ! En tant qu'ancien élu, j'ai participé durant de nombreuses années à l'aménagement de ma commune en la rendant accueillante, attractive, par le biais de convention d'aménagement de bourg, de créations d'espaces publics, de fleurissements etc. Aujourd'hui, vous voulez balayer tout ce travail d'un revers de main en massacrant le village de Saint Médard d'Eyrans ? Et bien NON !

	NON à la LGV ! OUI à l'aménagement des lignes existantes.
1055	Envoyé le 02/12/2014 . Nom : Drijard Prénom : Guillaume Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux-Toulouse AVIS : Bonjour, Toulousain, j'utilise fréquemment le train et l'avion pour des déplacements Toulouse-Paris, tant individuels qu'en famille. Je ne comprends pas les projets actuels concernant ces deux modes de déplacements. L'aéroport de Toulouse-Blagnac a été récemment amélioré (ce qui correspondrait pour le train à agrandir une gare pour les voyageurs et les voies) plutôt que construire un nouvel aéroport et son exploitation est largement bénéficiaire. Pourtant l'Etat a engagé la privatisation de cet aéroport en vendant ses parts dans une entreprise très rentable, alors qu'il est d'utilité publique de pouvoir composer avec tous les modes de déplacements pour leur complémentarité, en particulier en terme de développement durable. Cela amènerait à l'Etat environ 300 M€. Inversement, l'Etat engage un projet dont le coût prévisionnel ne fait qu'augmenter, actuellement 9 000 M€ pour concurrencer l'avion avec une liaison LGV Toulouse-Paris via Bordeaux en 3h10, sans aucune visibilité sur la manière dont cette liaison sera exploitée : il n'est pas possible de savoir le nombre de directs Paris-Bordeaux-Toulouse par jour, alors que sans directs, avec des arrêts à Agen et Montauban, pas besoin de LGV. A la mise en service de la section Tours-Bordeaux en LGV, le trajet direct Paris-Bordeaux-Toulouse durera 4h10 (2h05 Paris-Bordeaux + 2h05 Bordeaux-Toulouse). La priorité est de réduire la durée du trajet direct Bordeaux-Toulouse : en améliorant la ligne existante (très faible impact environnemental et socio-économique, coût environ 2 Mds), le temps de trajet passerait à 1h18 soit Paris-Bordeaux-Toulouse en 3h23, alors qu'en créant une nouvelle ligne LGV (fort impact environnemental et socio-économique, coût environ 7 Mds), il passerait à 1h05 soit Paris-Bordeaux-Toulouse en 3h10. L'écart dans le temps de trajet entre les deux solutions est de l'ordre de 10 minutes sur un trajet direct Paris-Bordeaux-Toulouse. En revanche, le coût diffère de plusieurs milliards d'euros et les impacts environnemental et socio-économique sont très différents ! Comment est-il possible que la modernisation de la ligne existante n'ait pas été abordée dans le dossier de l'enquête publique ?L'étude dite Claraco ayant été publiée en 2011, pourquoi le maître d'ouvrage n'a-t-il pas fait examiner les scenarii de modernisation de l'existant pour qu'il soit possible de comparer les différentes possibilités ? De plus, l'amélioration du réseau existant est nécessaire et urgente, pour le sud Bordeaux et le nord Toulouse, ainsi que sur la POLT et sur Toulouse-Montpellier, sans compter le très attendu contournement de Toulouse pour le fret (en particulier les TMD). Ce devrait être une priorité. Plutôt que de présenter de manière très partiale une LGV Bordeaux-Toulouse, en omettant d'aborder une alternative beaucoup plus avantageuse pour une différence de temps de trajet de l'ordre de 10 minutes, il vaudrait mieux réfléchir à la seule liaison LGV qui serait utile dans le sud-ouest : Bordeaux-Montpellier. Mais le projet de ligne LGV Bordeaux-Toulouse n'a

	malheureusement pas été abordée dans cette perspective. Quant à Toulouse-Paris, pour un déplacement en voiture, je ne connais pas beaucoup de toulousains qui passent par Bordeaux, alors qu'il est plus rapide et moins coûteux de passer par Limoges. Une fois la POLT modernisée, il n'est pas sûr que des voyageurs ne préféreront pas prendre ce trajet en train pour aller à Paris, s'il est moins coûteux, même s'il y a une demi-heure de différence par rapport au trajet via Bordeaux. Autre incompréhension, le dossier du projet soumis à EP ne comporte aucune enquête ménages ou voyageurs pour évaluer les attentes ou les besoins, ne serait-ce que pour affiner l'étude socio-économique en terme offre/demande. Personnellement, le choix est évident en découvrant que 10 minutes de moins sur des directs Paris-Bordeaux-Toulouse en train coûteront plusieurs milliards d'euros, des milliers d'hectares de terre agricole et viticole, des centaines de foyers déplacés... Cordialement, Guillaume Drijard
1056	Envoyé le 02/12/2014 Nom : dubos Prénom : christian Département de résidence : 47 commune de résidence : bruch lieu concerné par vos observations (commune, département) : pougnan AVIS : 1 les tgvs non jammais ete rentable 2 les lgvs non plus 3 ou prendre l argent au retraiter au chaumeur au clauchard au smicar donc non on n a plus d argents et on mange des patates arreter de faire du vent
1057	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Farrugia Prénom : Claude Département de résidence : 33 commune de résidence : Cadaujac lieu concerné par vos observations (commune, département) ; Cadaujac AVIS : Nous avons rencontré le commissaire enquêteur en mairie de Cadaujac le jeudi 16 octobre et lui avons exposé nos vives inquiétudes concernant les aménagements ferroviaires projetés dans notre commune. Voici les points litigieux: Le problème principal est la suppression de 4 passages à niveau sans remplacement par un pont ou un tunnel pour la circulation routière. Nous nous opposons vigoureusement au projet actuel qui ne prend nullement en compte ces contraintes énormes de circulation dans un environnement déjà très surchargé avec l'A62 et la D1113. Il est d'ailleurs à noter que sur les 3 communes impactées par ces aménagements, Cadaujac est la seule à perdre 4 franchissements sans aucun nouvel ouvrage d'art. De plus, c'est un retour en arrière inadmissible puisqu'au 19ème siècle, lors de la création de la voie ferrée en 1855, il y avait déjà 6 passages pour 1010 habitants (1 point de passage pour 168

habitants).
Au 20ème siècle, en 1970, à la création de l'A62, toujours 6 points de passage pour une population de 2200 habitants (1 point de passage pour 366 habitants).
Au 21ème siècle, avec le projet actuel, en 2020, avec plus de 5500 habitants, seulement 2 points de passage routiers, soit 1 point de passage pour 2750 habitants ! C'est tout simplement inconcevable !

Sur un plan économique et environnemental ces suppressions couperont un peu plus la commune en deux parties et obligeront de nombreux cadaujacais à augmenter leur trajet de plusieurs km, la distance minimum entre les 2 ponts maintenus (Avenue du Général de Gaulle et Rue des Marguerites) étant de 3,7 km par la D108.

Les 4 franchissements de l'Autoroute A 62, c'est à dire les ponts Rue Truchon, Rue de Courdouney, Rue de la Pontrique et le tunnel Rue Plombart vont être bloqués par la voie ferrée et augmenteront donc la circulation dans les rues résidentielles autour de ces points de passage jusqu'aux deux franchissements maintenus.

Nous considérons en particulier le rabattage des 2 passages à niveau du Moulin Noir et de la rue Truchon vers l'avenue du Général de Gaulle particulièrement inapproprié, cette dernière étant déjà très surchargée avec l'augmentation de plus de 10% de la population de Cadaujac ces 4 dernières années.
La comptabilisation des véhicules effectuée en 2009 de 476 véhicules/jour pour la rue du Moulin Noir et de 1869 véhicules/jour pour la rue Truchon entraînerait donc une augmentation de plus de 2300 véhicules par l'Avenue du Général de Gaulle.

Notre contre-proposition est donc la création de 2 ouvrages d'art en remplacement des 4 passages à niveau supprimés:

Un tunnel routier similaire à celui de la rue André Pujol au centre de Pessac en remplacement du passage à niveau rue Truchon.

Un nouveau pont au-dessus des voies ferrées, au niveau de la rue du Courdouney ou de la rue de la Pontrique, entre les 2 ponts actuels, afin de mieux répartir la circulation et de diminuer la distance entre points de franchissement.

Cela permettrait ainsi de conserver 4 franchissements au lieu des 6 actuels pour les véhicules à moteur et de minimiser l'impact de ces aménagements sur la circulation routière.

Parallèlement le réseau de pistes cyclables devra être développé avec la création de passerelles permettant le franchissement de la voie ferrée pour les cyclistes et les piétons au droit des voies qui franchissent déjà l'autoroute A62.

En conclusion, nous sommes opposés à la construction de cette LGV, dont le coût et l'impact environnemental nous apparaît disproportionné par rapport au service rendu et nous espérons que ce projet sera abandonné.
Mais nous sommes aussi conscients que l'aménagement ferroviaire au sud de Bordeaux pourrait être réalisé dans tous les cas de figure. Dans cette optique, nous insistons pour que notre ville ne soit pas coupée en deux et qu'au moins 2 des 4 passages à niveau supprimés soient remplacés par de nouveaux franchissements pour les véhicules à moteur.

	Nous restons à votre disposition pour expliciter et développer ces contre-propositions si besoin est.
1058	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Groupe Europe Ecologie Les Verts Au Conseil régional d'Aquitaine Prénom : EELV Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Aquitaine (l'ensemble de la région) AVIS : Avis du groupe Europe Écologie - Les Verts du Conseil régional d'Aquitaine Enquête publique portant sur la création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, opération du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) Monsieur le Commissaire enquêteur, Le Groupe des élus Europe Écologie - Les Verts du Conseil régional d'Aquitaine émet un avis défavorable à cette déclaration d'utilité publique pour les raisons suivantes : Le Premier Ministre a clôturé vendredi 28 novembre dernier par un discours la conférence environnementale. Son intervention comporte un passage sur les Lignes à Grande Vitesse : « La France a derrière elle une belle tradition dans le domaine des infrastructures. Cette politique a été essentielle à la réduction des inégalités territoriales et au développement économique. La France, c'est le pays du ferroviaire. Notre réseau – avec ses 30 000 kilomètres de voies, les TGV qui couvrent largement nos territoires – est un atout précieux. Nous devons en prendre soin. A ce titre, la réforme ferroviaire votée cet été a été un grand pas. La trajectoire financière de nos grands opérateurs n'est pas bonne. Je veux le dire : déclencher la construction de 4 lignes à grande vitesse en même temps a été une erreur. L'enjeu majeur, pour le développement durable de nos réseaux ferrés c'est avant tout de mieux les entretenir. Je pense tout particulièrement aux réseaux régionaux, à ces transports du quotidien ». En quelques phrases, le Premier Ministre a fait ainsi un désaveu cinglant des politiques des grandes infrastructures ferroviaires menées par ses prédécesseurs depuis des dizaines d'années. C'est que la situation est devenue si aigüe au niveau financier pour la construction des nouvelles lignes à grande vitesse ainsi qu'au niveau de la dégradation du réseau ferroviaire existant qu'il n'est plus possible pour l'État de continuer à faire la politique de l'autruche. Le président de la SNCF, lui-même dans une interview au journal « Le Monde » parue le 26/03/2011 déclarait : « Le TGV est une fierté française. C'est très ambitieux de construire quatre lignes en même temps quand, jusque-là, on les construisait une par une. Ce faisant, le risque est de faire exploser les péages demandés par RFF ou les concessionnaires. Sur la nouvelle ligne Tours-Bordeaux, les péages

	prévus, assez dissuasifs, ne permettraient pas de faire circuler davantage de trains pour rentabiliser la ligne. On risque d'avoir un trafic supplémentaire bien plus faible qu'espéré. Le risque est de se retrouver avec des lignes à grande vitesse de plus en plus longues et de moins en moins utilisées. La construction d'un réseau de LGV en France, c'est l'affaire d'une génération, pas de quelques années. Enfin, le financement des lignes à grande vitesse ne peut se faire au détriment de celui du réseau existant. Ma priorité - et celle fixée par le chef de l'État dans ma lettre de mission -, ce sont les trains du quotidien. La SNCF sait ce qu'elle doit au TGV, qui est aujourd'hui la troisième activité après nos trains du quotidien et la logistique de marchandises. Je suis un militant convaincu du réseau classique. D'autant que certaines lignes de banlieue sont aussi dans une impasse. Le gouvernement dispose aussi désormais du rapport de la Cour des Comptes publié le 23 octobre dernier qui est très sévère sur cette politique du « tout TGV » qui aboutit à l'impasse financière et technique actuelle. Mais plusieurs rapports parlementaires (notamment Mariton en 2011 mais aussi Auxiette, Bianco) avaient déjà alerté les gouvernements successifs sans que ceux-ci ne veuillent mettre fin à cette fuite en avant favorisée par le lobbying effréné d'élus locaux voulant à tout prix des LGV pour leur territoire. Le Grenelle de l'environnement a été à ce sujet une aubaine pour ce lobbying. Sous couvert de report modal et de lutte contre le changement climatique, le gouvernement de l'époque a fixé des objectifs exorbitants de construction de 2000 km de nouvelles LGV en oubliant totalement la rénovation et la modernisation du réseau ferroviaire existant qui est dans un état catastrophique et pour preuve, il est à l'origine du déraillement meurtrier d'un train, à Brétigny, le 13 juillet 2013. Issu du Grenelle de l'environnement, le SNIT, le Schéma National d'Infrastructure de Transport, déclinait, entre autres, ces objectifs. Ce document de planification sur 30 ans est le symbole même de l'incohérence et de l'irresponsabilité car aucun financement n'était indiqué pour l'ensemble des projets retenus. Mais en évaluant le coût de tous les projets d'infrastructures de transports prévus, il était facile de connaitre le montant total qui se chiffrait à 260 milliards d'euros, dont 160 milliards d'euros pour le ferroviaire. Or l'État, via l'AFIT (l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport) ne pouvait consacrer que 2 milliards d'euros par an à ces projets. Il aurait donc fallu 130 ans pour réaliser tous ces projets, on voit donc l'absurdité d'une telle planification. Pour supprimer cette aberration, une mission dirigée Philippe Duron a été désignée par le gouvernement en 2012 pour établir une hiérarchisation des projets. La hiérarchisation opérée par cette commission a retenu trois groupes : 1. Premières priorités : les projets qui devraient être engagés sur la période 2014-2030. Les études et procédures de ces projets doivent être poursuivies en vue de leur engagement avant 2030 ; 2. Secondes priorités : les projets dont l'engagement doit être envisagé entre 2030 et 2050. Les projets concernés doivent être poursuivis en études afin d'en approfondir la définition et

permettre leur engagement sur la période 2030-2050 ;
3. Projets à horizons plus lointains : les projets à engager au-delà de 2050 et dont les études doivent être arrêtées aussi longtemps qu'aucun élément nouveau ne justifie leur relance.

Il se trouve que seule la LGV Bordeaux-Toulouse a été classée dans les premières priorités, et la LGV Bordeaux-Hendaye dans les secondes priorités, autant dire qu'elle était renvoyée aux calendes grecques.

Ce classement de la LGV Bordeaux-Hendaye a paru insupportable à un certain nombre d'élus aquitains qui ont redoublé de lobbying pour que le montage financier abracadabrantesque du financement de la LGV GPSO couplé à celui de la LGV Bordeaux-Tours ne s'écroule pas comme un château de cartes du fait de ce déphasage entre les deux projets.

Finalement, sous ce lobbying, le gouvernement a cédé en bricolant un dispositif à deux phases :
La première, objet de la présente enquête publique, concerne d'une part, la LGV Bordeaux-Toulouse avec l'objectif d'une mise en service à l'horizon 2024 et d'autre part, la LGV entre Bordeaux et Dax, avec une mise en service à l'horizon 2027.
Dans une seconde phase serait lancée la LGV entre Dax et la frontière espagnole, avec l'objectif d'une mise en service en 2032. Cette ligne, qui est censée présenter un intérêt dans le cadre du développement du réseau transeuropéen de transport et des échanges avec la péninsule ibérique le long de la façade atlantique, ferait l'objet d'un approfondissement des études, notamment dans les secteurs à forts enjeux environnementaux sans que soit précisée de date pour l'enquête publique concernant ce projet.

C'est donc à une véritable mascarade que se livre ainsi le gouvernement car le financement de la première phase n'est absolument pas assuré à l'heure actuelle et ne parlons pas de la deuxième phase qui l'est encore moins. Comment dans ces conditions, oser mettre en enquête publique un tel projet ?

Mais tout comme il y a 50 ans, « il ne fallait pas désespérer Billancourt », le gouvernement n'a pas voulu désespérer les élus et décideurs pro LGV. Aussi, il entretient l'illusion d'une réalisation en deux phases, mais en réalité, le gouvernement permet à ces élus de ne pas perdre la face alors que des échéances électorales approchent. Ils pourront ainsi continuer de pratiquer la méthode Coué mais celle-ci ne peut marcher que si les choses à réaliser sont… réalisables financièrement, ce qui n'est manifestement pas le cas !

Et ce n'est pas l'abandon de l'écotaxe, ou plutôt de la pollutaxe, par ce même gouvernement qui pourra les sauver car cela amène une disette pour l'AFIT très préjudiciable, qui ne pourra donc financer ces nouvelles LGV mais surtout également les rénovations et modernisation du réseau ferroviaire existant.

Le Grenelle de l'environnement a été paradoxalement le catalyseur de tous les projets inutiles et ruineux d'infrastructures de transports. Il avait été précédé d'un certain nombre de débats publics pour notamment les nouvelles LGV.

S'il apparaissait que l'Aquitaine souffrait d'un retard en matière d'infrastructures ferroviaires, ne fallait-il pas préalablement à toute initiative, organiser un grand débat régional portant sur

l'ensemble de cette problématique et essayer de dégager un consensus, avec l'aide d'expertises objectives et de scénarios différenciés ?

Au lieu de cela, RFF a préféré unilatéralement proposer deux projets ferroviaires bien distincts, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne qui s'opposaient en termes de financements et de priorités et avec des justifications assez contestables.

Pour ces projets, il était mis en avant :
- le développement du trafic ferroviaire de voyageurs ;
- le développement du fret ferroviaire par libération des capacités (sillons) sur les lignes classiques qui ne seront plus occupés par les TGV ;
- le gain significatif de temps entre les grandes métropoles régionales et européennes.

Deux débats publics ont donc eu lieu, dont le coût financier n'était pas négligeable. Le premier débat en 2005 concernait la ligne LGV Bordeaux-Toulouse, qui n'apparaissait pas comme la première priorité pour notre Région et qui ne faisait aucunement référence au projet de LGV Bordeaux-Espagne et pour cause puisque le débat public de celui-ci ne s'est déroulé qu'en 2006.

Deux débats publics très animés, voire trop animés pour certains qui n'ont pas apprécié qu'une majorité de citoyens puisse ne pas être en phase avec les grands décideurs politiques et économiques. Mais RFF et les décideurs politiques n'en n'ont tenu absolument aucun compte.

Ils n'ont pas tenu compte non plus et cela est inacceptable des études alternatives démontrant l'inutilité de ces lignes LGV dans la mesure où la rénovation et modernisation des lignes existantes Bordeaux–Toulouse et Bordeaux-Hendaye pouvaient tout à fait répondre à l'augmentation du trafic voyageurs et fret et faire coexister les TGV, les TER et trains de marchandise à l'horizon 2020 et au-delà avec des performances très voisines des LGV et en étant 3 à 4 fois moins chères.

En particulier, la rénovation de la ligne POLT (Poitiers, Orléans, Limoges, Toulouse) qui permettrait de relier Paris à Toulouse de manière beaucoup rapide et pertinente que de passer par Bordeaux, n'a pas non plus été l'objet d'étude d'un scénario du débat public Elle permettrait pourtant de diminuer de 20 % les temps de transport avec un Paris-Limoges en 2 heures, Cahors en 4 heures et Toulouse en moins de 5 heures.

D'ailleurs, il est symptomatique que le postulat, le dogme même posé pour les deux projets dans les débats publics était « Il faut doter les réseaux ferroviaires Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse de deux nouvelles voies supplémentaires pour chacun d'eux ». Les deux débats publics étaient donc biaisés dès le départ.

La procédure du débat public est une avancée démocratique fondamentale dans la consultation et la participation des citoyens aux grandes décisions d'aménagement ayant un impact sur l'environnement. Mais servent-ils vraiment à l'intérêt général ou bien juste à donner l'illusion d'une procédure démocratique ?

En participant à des débats publics où il leur est impossible de remettre en cause l'opportunité même du projet proposé et de faire prendre en compte des projets ou démarches alternatives, les

citoyens constatent leur impuissance démocratique, ce qui ne fait que renforcer leur opposition et crispe le débat. Le drame du barrage de Sivens avec la mort d'un jeune militant est révélateur d'un déficit démocratique inquiétant qui ne fait que s'accentuer.

Et pour preuve, ces deux débats publics sur les projets de la LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. N'a-t-on pas fait débattre les citoyens sur des dossiers de projets dont le contenu et l'économie générale ont été profondément modifiées depuis leur présentation en débat public ?

Modifications majeures en termes d'organisation des procédures, d'échéancier, de pilotage et de suivi des études, de dates d'enquête publique, de délai de réalisation, de coûts de financements, de montage financier…

Le projet des LGV GPSO actuel soumis à la présente enquête publique, fusion bricolée des deux projets de LGV, est donc non seulement illégitime mais aussi illégal dans le sens où il n'a pas été précédé d'un débat public conforme à sa structuration actuelle comme l'exige le Code de l'Environnement.

Il est donc probable qu'une procédure juridique contentieuse, dont ne se priveront pas les opposants, sera à même de faire annuler la déclaration d'utilité publique pour ce motif ainsi que pour de nombreux autres.

Les projets de Lignes à Grande Vitesse dans le Sud-Ouest sont le révélateur que les politiques publiques restent encore enfermées dans une logique productiviste et à courte vue. Or « Toujours plus vite, toujours plus loin, toujours plus souvent » ne doit plus constituer le seul credo de ces politiques. En effet, l'urgence environnementale nous impose une décroissance de notre empreinte écologique par une transformation profonde de nos modes de vie pour tendre vers plus de sobriété. L'objectif de diviser par quatre nos émissions de gaz à effet de serre pour éviter l'emballement climatique est crucial et doit guider nos choix politiques.

Ainsi la folie du transport de marchandises faisant des milliers, voire des dizaines de milliers de km de leurs lieux de production à ceux de consommation doit cesser. La relocalisation d'une partie importante de l'économie s'avère incontournable afin de reconstruire des circuits courts de production, de distribution et de consommation. De même, nous devons revisiter l'ensemble des politiques d'habitat, d'urbanisme, de déplacement, de transports collectifs, d'énergie… pour aller vers plus de « mieux-être » tout en diminuant nos impacts environnementaux.

Dans ce cadre, le rapport modal de la route vers le rail du transport de marchandises et des voyageurs, est l'une des priorités absolues, par l'aménagement et la modernisation les voies ferrées existantes pour qu'elles aient la capacité d'absorber l'augmentation du trafic induite dans les décennies à venir, comme l'ont démontré des études indépendantes pour les lignes actuelles Bordeaux-Hendaye et Bordeaux-Toulouse. Europe Écologie - Les Verts n'est pas contre le principe de la grande vitesse mais cela doit se faire sur les voies existantes aménagées et modernisées et à une vitesse raisonnable de 220 km/h qui est largement suffisante et qui est la norme actuellement dans tous les autres pays européens.

Europe Écologie - Les Verts n'accepte pas que l'on dépense des

	milliards pour un projet de LGV démesuré et ruineux sur des voies nouvelles (la totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards d'euros), afin de faire gagner quelques minutes à une minorité de voyageurs privilégiés (10 % des habitués des TGV comptabilisent 50 % des trajets), alors que nous avons besoin d'un plan rail régional et inter-régional ambitieux, doté de moyens financiers très importants, pour la modernisation des voies secondaires et la densification du réseau de Trains Express Régionaux (TER) afin de faciliter les déplacements quotidiens des aquitains. N'est-il pas paradoxal et inacceptable que le trajet Bordeaux-Paris puisse se faire bientôt en 2h grâce à la LGV Paris-Bordeaux alors que de nombreux usagers du TER font face à des galères récurrentes avec des suppressions de trains fréquentes et des retards systématiques, ce qui entraine des temps de parcours prohibitifs pour eux. Les déplacements inter régionaux et entre les villes moyennes sont également handicapés car la fréquence des trajets ont été réduits progressivement avec de plus un matériel roulant vieillissant (par exemple Bordeaux- Nantes). Pourtant, il serait parfaitement possible de procurer un grand confort et une vitesse appréciable des déplacements avec du matériel roulant modernisé sur les voies existantes modernisées, mais pour cela, il faudrait réorienter massivement les sommes investies actuellement sur les LGV. Europe Écologie - Les Verts n'accepte pas que le cofinancement de la LGV par les collectivités obligent celles-ci à s'endetter lourdement et à obérer un certain nombre de politiques dont elles ont la compétence telles que l'éducation, la formation, le social, l'environnement, les transports collectifs… Ainsi le Conseil régional d'Aquitaine doit débourser sur plusieurs années un montant total 600 millions d'euros. Cette somme représente la moitié de son budget annuel, ce qui est considérable et démontre la pression financière qu'exerce cette charge sur les autres budgets de la région, et ce d'autant plus dans un contexte de baisse des dotations de l'État. Alors que la région Aquitaine va se doter d'un Schéma de Cohérence Écologique destiné à préserver les réservoirs de biodiversité, les corridors écologiques et les trames vertes et bleues, Europe Écologie - Les Verts n'accepte pas le massacre et la destruction de 6000 hectares espaces naturels dont de nombreux sites Natura 2000, de terres agricoles, de forêts… qui vont accentuer la perte de biodiversité et la fragmentation accru du territoire aquitain par des saignées aggravant l'enclavement de territoires et de populations de zones rurales déjà trop souvent délaissées. En effet, les LGV, tout comme les autoroutes, vont profiter principalement aux grandes métropoles en termes d'attractivité économique donc d'emplois, contribuant ainsi au « déménagement du territoire » et à la dévitalisation des zones rurales. Comble de l'absurdité : Des gares LGV vont être créées ex nihilo, à plusieurs dizaines de kilomètres des grands centres urb ains comme Agen, Mont de Marsan, Dax… et les temps de trajets entre ces centres urbains et les gares vont annihilés le gain de temps procurés par la LGV, sans compter la destruction d'espaces naturels et agricoles pour implanter ces gares. Europe Écologie-Les Verts n'accepte pas la privatisation du réseau ferré car la construction et l'exploitation de ces projets de LGV sont en effet octroyées par l'État à des groupes privés du BTP sous

	la forme de concessions très juteuses financièrement pour eux. Fait aggravant, la SNCF devra payer des péages de plus en plus élevés aux concessionnaires pour faire circuler ses trains sur les LGV, ce qui augmentera le coût du voyage et le rendra de plus de plus en plus difficilement accessible aux gens de condition modeste. Pour toutes ces raisons, le groupe des élus Europe Écologie - Les Verts du Conseil régional d'Aquitaine émet un avis totalement défavorable aux projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax dans le cadre de 'opération ferroviaire GPSO.
1059	Envoyé le 02/12/2014 Nom : WOITTEQUAND Prénom : MICHEL Département de résidence : 47 commune de résidence : SERIGNAC SUR GARONNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : SERIGNAC SUR GARONNE (47 - LOT ET GARONNE) AVIS : Monsieur, Le coût de ce projet est estimé à environ 9 milliards d'euros. Pour GPSO, les clés de financement doivent être arrêtées en tenant compte : - des règles complémentaires fixées dans le cadre de la réforme ferroviaire du 4 août 2014, - de la réforme territoriale. Ces étapes restant à franchir, il n'est pas possible d'apporter à ce stade une réponse sur les éventuelles répercussions sur la fiscalité locale, qui relèveraient des décisions des collectivités partenaires du projet. Ce projet me paraît ruineux avec (peut être) un amortissement basé sur une trentaine d'années. Il serait plus judicieux (à mon sens) de moderniser la voix existante pour un investissement moins onéreux. (En période d'austérité, cela n'est pas négligeable). La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion de l'argent publique. Je reste à votre disposition pour des informations complémentaires et remercie monsieur André BAYLE, chef de la mission GPSO, de m'avoir répondu à mes courriels. Cordialement. M. Michel WOITTEQUAND 6, impasse mongrenier 47310 SERIGNAC SUR GARONNE Tel 09 77 74 40 07 Mob 06 84 71 74 71 Mail michel.w@wanadoo.fr
1060	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : -

	Département de résidence : 64 commune de résidence : Ustaritz lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 - 40 - 47 - 82 - 31 AVIS : Je suis entièrement d'accord avec les conclusions des enquêtes du CADE, et je suis donc opposé à la construction des lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse.
1061	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : lévignacq lieu concerné par vos observations (commune, département) : département des landes AVIS : Ce projet est très couteux pour un gain en temps négligeable pour le client. De plus, il va impacter de manière durable de nombreux milieux naturels et semi-naturels dont des zones humides dont la préservation est un objectif prioritaire inscrit au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Adour-Garonne, et dont la possible compensation n'est pas avérée. Je pense que d'autres solutions de transport sur le territoire sont possibles par exemple le doublement de la voie SNCF existante entre Bordeaux et Dax. Par conséquent, je m'oppose à ce projet qui n'a pas d'Utilité publique et qui va à l'encontre de la mise en place d'une politique de développement durable souhaitée pour notre territoire.
1062	Envoyé le 02/12/2014 Nom : LEREMBOURE Prénom : JEAN PHILIPPE Département de résidence : 64 commune de résidence : CIBOURE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble des départements concernés par le projet GPSO AVIS : Le projet GPSO dans son ensemble est une gabegie financière pour une utilité très contestable. Il est en outre terriblement impactant du point de vue écologique et environnemental. Pourquoi une utilité contestable ? La modernisation du réseau ferroviaire, son efficacité, le maillage du territoire sont des questions importantes. Elles ne passent pas nécessairement par la création de voies nouvelles mais prioritairement par la valorisation du réseau existant. 1) Un projet de technologie "TGV pendulaire" sur l'axe Paris Toulouse, extrêmement efficace du point de vue technique, ainsi qu'en termes de désertes territoriales entre Paris et Toulouse, peu impactant du point de vue écologique et environnemental, existait et a été écarté. Les raisons n'en ont jamais été données, par RFF : quelles sont-elles ? pourquoi des études comparatives n'ont-elles jamais été faites et publiées ? Le TGV pendulaire est par ailleurs une technologie française qui a fait ses preuves... à l'étranger (Italie, Allemagne, Suisse...). Le coût d'entretien de ces lignes est moins coûteuse. Le gain de temps en vitesse, si il parait légèrement inférieur à une LGV est en fait très positif. En effet dans le cadre d'un maillage territorial profitant à toutes les désertes ce gain en vitesse est identique dans les deux cas de

	figure, puisque la vitesse maximum d'un TGV sur une ligne grande vitesse n'est accessible que sur les grandes distances 2) Une valorisation et amélioration du réseau existant sur l'axe Bordeaux Hendaye par un projet de TGV pendulaire serait également très efficace et améliorerait très notablement les temps de parcours. Les courtes distances Bordeaux Dax, Dax Hendaye ne permettraient pas par ailleurs une optimisation à 100% d'un TGV classique. 3) L'argument de la saturation des lignes existantes en faveur de la création de voies nouvelles est largement mis à mal aujourd'hui. Cette saturation est régulièrement repoussée à des dates lointaines, au mieux envisagée pour 2030-2040. Anticiper cette saturation à si long terme, avec un effet impactant si important n'a pas de sens. L'évolution technologique, l'évolution des échanges humains et économiques entre territoires n'aura de cesse d'évoluer dans les prochaines décennies. Il est donc urgent d'attendre et de ne rien précipiter en matière de création de nouvelles lignes LGV. 4) Cette volonté d'aboutir à tout prix à ces créations de lignes nouvelles pose en fait la question très concrète de savoir à qui elles profiteraient prioritairement : aux populations des territoires impactés, aux désertes locales, aux seules grandes métropoles en début et fin de ligne ? : aucune étude comparative des lignes LGV existantes ne vient répondre à ces questions pourtant essentielles. Cette volonté d'aboutir à tout prix ne sert elle pas plutôt prioritairement les grand groupes industriels en quête constante de nouveaux marchés ? Ne sert elle pas prioritairement les leaders politiques des grandes métropoles et régions, prêts à sacrifier des territoires et une véritable politique publique de transports de proximité sur l'hôtel de leur mégalomanie ? 5) Le choix de création de lignes nouvelles doit être fait en regard d'une analyse globale des besoins en matière de circulation des biens et des personnes, incluant notamment les besoins en matière de proximité. A qui est utile une LGV ? Quels sont les besoins d'amélioration des transports qui profiteraient au plus grand nombre? N'est-ce pas là la véritable priorité ? N'est ce pas là le premier enjeu économique et social en matière de transport ?
1063	Envoyé le 02/12/2014 Nom : DEXPERT Prénom : ISABELLE Département de résidence : 33 commune de résidence : POMPEJAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE AVIS : Je prends acte que l'enquête publique relative aux Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) se déroule du 14 octobre au 8 décembre et que vous n'avez pas souhaité donner une suite favorable à ma demande de prolongation des délais. Je conteste le fait que cette enquête ne concerne plus réellement le projet initialement présenté en réunions publiques. En effet, à l'origine, ce projet concernait la ligne Bordeaux-Toulouse et la ligne Bordeaux-Espagne. Or, aujourd'hui, vous nous demandez de contribuer sur le projet Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax !!! Cette enquête publique témoigne une nouvelle fois que l'Etat ne

tient aucunement compte de la mobilisation massive de citoyens, des élus, des représentants professionnels et des associations lors des débats publics de 2005 et 2006.

Aussi, je réclame l'abandon de ce projet au profit d'un aménagement des lignes existantes, moins coûteux et plus conforme, avec les besoins de dessertes ferroviaire de proximité.

Ces projets me semblent totalement irrationnels, alors même que :

- le rapport de la Cour des Comptes du 23 Octobre 2014 remet foncièrement en cause le modèle TGV, considéré comme non rentable, en remettant notamment en cause les GPSO,

- les exigences de résorption du déficit national, qui impacte de fait les finances des collectivités locales, amènent à valoriser désormais chaque denier public en évitant les projets dispendieux et dont le caractère essentiel n'est pas avéré.

L'étude du dossier d'enquête publique permet de confirmer les arguments invoqués par les différentes collectivités et élus du Sud-Gironde lors des débats publics, à savoir :

- Le tracé est incohérent sur le plan géographique, la voie la plus directe pour aller de Bordeaux à Toulouse comme de Bordeaux à la frontière espagnole (Irun) ne passant pas par le Sud-Gironde.

- De nombreux territoires et communes du Sud-Gironde sont impactés : la CUB en sortie d'agglomération, les vignobles des Graves, les secteurs agricoles du Bazadais, la forêt landaise, le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne. Le passage du tracé à travers de chacun d'entre eux est fortement impactant au regard des enjeux économiques, environnementaux et humains. Que penser des obligations faites à l'ensemble des élus sur la rédaction de leurs documents d'urbanisme, alors même que ces projets n'ont aucune restriction dans leur élaboration … ?

- En matière de voies et réseaux, des césures majeures vont être réalisées en Sud-Gironde, l'impactant à la fois dans son axe Ouest/Est, et dans son axe Nord/Sud. Ces coupures seront difficilement franchissables, et créeront une rupture au niveau des routes, des pistes forestières, du réseau hydrographique, de la circulation de la faune, des échanges économiques, de la bonne gestion des exploitations agricoles, etc. Elles compliqueront la défense incendie dans nos secteurs forestiers et les secours à personnes dans de vastes espaces à l'habitat diffus et rallongeront les temps de déplacements des populations résidant à proximité de ces projets.

- Sur le plan environnemental, en impactant zones Natura 2000, zones humides, lagunes, habitats d'espèces protégées, en nécessitant la réalisation de nombreuses gravières, dans des espaces fragiles qui seront ainsi défigurés et mis en péril.

- Sur le plan humain en occasionnant difficultés de circulation, nuisances visuelles et phoniques, dévalorisation des biens immobiliers, etc.

- L'extrême Sud-Gironde recevra en outre le raccordement des lignes Bordeaux/Toulouse, Bordeaux/Espagne et Espagne/Toulouse, touchant les communes de Bernos-Beaulac, de Cudos et d'Escaudes. Il

	subira à ce titre l'impact d'un aménagement unique sur tout le tracé des GPSO : un triangle ferroviaire de plusieurs kilomètres de côté, qui verra des trains circuler à près de 10 mètres de hauteur au niveau du franchissement des lignes, apportant des nuisances inédites à des kilomètres de périphérie. Aussi, j'affirme mon opposition à la réalisation des GPSO, et demande l'abandon des projets de LGV Bordeaux/Espagne et Bordeaux/Toulouse au regard : □ - des impacts évoqués ci-dessus, □ - du manque de pertinence du tracé, □ - de la raréfaction des fonds publics, qui devront, désormais, être réservés aux besoins essentiels de nos populations □ - du rapport de la Cour des Comptes qui remet en cause le modèle TGV, □ - de la nécessité de priorisation de l'aménagement des lignes existantes □ - de l'opportunité pour RFF de mieux entretenir son réseau en permettant ainsi une meilleure qualité de services aux usagers du train.
1064	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom - Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT MEDARD D'EYRANS lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS 33650 AVIS : Monsieur le président, L'endettement de notre pays(2000 milliards d'euros) et celui de la SNCF (44 milliards d'euros) renforcent l'irresponsabilité financière de ce projet qui engagerait chacun d'entre nous et les générations futures sur de nombreuses années au travers de nos impôts. Les trains à grande vitesse ne sont plus aujourd'hui d'intérêt public et les conclusions des études réalisées par l'école polytechniques fédérale de Lausanne, par la commission Mobilité 21 en 2013 et par la Cour des comptes en 2014, renforcent ces conclusions. Quel avenir pour nos communes et notre territoire si ce projet devait se concrétiser? Des années de travaux impliquant de multiples nuisances (de jour comme de nuit) et d'énormes transformations sur nos villes et villages induisant la perte de la quiétude. Alors sans aucune hésitation, mon opposition est légitime et seul un fort soutien de l'opinion publique doit vous ramener à la raison. Je suis inquiète sur l'avenir de notre pays !
1065	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Bergé Prénom : Pascale Département de résidence : 82 commune de résidence : Cordes-Tolosannes lieu concerné par vos observations (commune, département) : L'ensemble du tracé AVIS : Monsieur le commissaire enquêteur

	Je vous informe par ce courrier mon opposition explicite au projet LGV-SEA/GPSO proposé par RFF chargé de l'implantation de ces lignes nouvelles. Cependant, je ne suis pas opposé à la rénovation des lignes existantes ainsi qu'à de nouveaux tracés dans les zones nécessitant un réaménagement (ex Moissac, etc). Mais ceci, sans entrer dans une caricature de projet comme proposé par RFF (sur le contournement de Moissac, avec environ 360 démolitions d'immeubles). Je suis étonné de l'indigence de l'Étude socio-économiques.(section 2) Un Plan d'investissement ne se distingue pas de ceux déjà mis en cause par la Cours des Comptes (Rapport public annuel 2013) Un Plan de financement difficile à trouver. Je n'ai trouvé que des éléments extérieurs au dossier. Pas de Taux de Rentabilité Interne Economique similaire à celui de la loi LOTI, alors qu'il s'agit d'argent public. Pas d'études trouvées faisant la synthèse du croisement des variables : prix des péages / prix du billet / fréquentation. Pas d'études sur la fragilisation ou destruction d'unité de productions existantes au regard de celles espérées. La Cour avait déjà, dans son rapport public annuel 2013, souligné l'incertitude des retombées économiques de la LGV-Est pour les collectivités qui l'avaient cofinancée. De façon générale, des effets peuvent être visibles dans les villes desservies par des LGV : développement de zones d'activités tertiaires ou de résidence dans la zone de chalandise des gares concernées. Il s'agit bien souvent d'effet d'opportunité, sans gain net pour l'activité globale et ceci au détriment des territoires intermédiaires. En conclusion, dans les documents présentés, la proposition de LGV-SEA/GPSO portée par RFF n'est pas établi l'Utilité Publique du projet. Dans le contexte économique actuel et prévisible, le projet ne porte pas l'attention nécessaire aux impactes socio-économiques (destruction vs création d'emploi) et aux alternatives d'investissements (Taux de Rentabilit
1066	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : département AVIS : Nous sommes actuellement dans un contexte de restriction budgétaire, de réflexion par rapport à l'utilisation des énergies fossiles et à la place des énergies nouvelles ou renouvelables. Nous prenons également conscience que l'environnement naturel tient une place importante dans notre environnement personnel et que nous ne pourrons l'utiliser indéfiniment et de manière identique à celle que nous faisons depuis des dizaines d'années. Les mesures de compensation ne doivent pas être des prétextes pour réaliser des projets qui ont un fort impact sur l'environnement naturel parce qu'il est possible de "recréer" ailleurs le même

	milieu. Mais cela n'est pas complètement vrai et ne rétablit pas le cycle qui existait auparavant sur le site impacté sur le nouveau site créé artificiellement. Lorsque ces mesures compensatoires sont réalisées dans un autre pays voire un autre continent, est-ce une véritable mesure? Un énorme réseau de voies ferrées existe sur le territoire de la France et une grande partie a besoin d'être rénovée. Il y a une politique de mise en avant des transports en commun et d'inciter, dans la mesure du possible, d'utiliser ces transports le plus souvent possible (que ce soit pour les trajets domicile-travail ou des transports de loisirs). Les réseaux de TER, et des TGV, existants peuvent permettre ce changement de transports. Mais se lancer dans la création d'un nouveau réseau qui aura une emprise beaucoup plus importante que les actuels, qui sera construit en parallèle ne va pas dans le sens de la promotion des réseaux plus locaux et de l'utilisation du train. Ces nouvelles voies n'ont comme principales cibles les salariés souhaitant 2 villes plus rapidement qu'actuellement. Mais elles ne seront pas destinées, ou très peu, aux usages plus quotidiens et plus territoriaux. De plus, les tarifs appliqués (au moins au départ) ne permettront à tout un chacun de pouvoir bénéficier de ces nouvelles voies ferrées. Au regard de l'autoroute liant Pau à Bordeaux, est-ce vraiment une bonne solution de construire une plus voie plus importante pour les trains? Est-ce le temps et la vitesse qui doivent être les principaux moteurs de notre société? Ne doit-on également réfléchir qu'au regard du développement européen et mondial? La France n'est pas toute seule, certes, et doit avoir/entretenir des relations avec les autres pays. Et c'est ce qu'elle fait déjà au travers de bien d'autres projets. Mais les politiques ne doivent pas mettre de côté les relations à l'intérieur du territoire, mettre de côté la question du local et du développement local. Les valeurs et les échelles semblent bouger pour revenir à des tailles plus petites, plus humaines et plus ouvertes vers les autres, la société. Il serait plus judicieux, profitable et nécessaires que les structures déjà existantes soient remises aux normes ou actualisées de manière à suivre les changements de technologies, de société, de mouvement. Le territoire français (et tous les autres territoires d'ailleurs) n'est pas extensible à l'infini et il y aura un moment où il ne sera plus possible de construire quoi que ce soit. Et les infrastructures réalisées actuellement et dites plus modernes vont vieillir elles aussi. Que devrons-nous faire une fois qu'elles seront considérées comme obsolètes? Si l'on veut diminuer la consommation d'électricité nucléaire et pouvoir développer d'autres formes de productions électriques, doit-on continuer à développer des projets de cette ampleur et nécessitant une importante consommation électrique?
1067	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Pecastaing / Holden Prénom : Christian / Frances Département de résidence : 33 commune de résidence : Landiras lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landiras AVIS : Détruire beaucoup pour gagner peu. Dépenser beaucoup pour gagner peu . Beaucoup poutres très peu. Niet

1068	Envoyé le 02/12/2014 Nom : BERTROU Prénom : patrice Département de résidence : 64 commune de résidence : MOUGUERRE lieu concerné par vos observations (commune, département) : DAX AVIS : Bonjour Aujourd'hui on met plus de temps en train qu'en auto pour faire Bayonne - Bordeaux. Je prends le train 2 fois par mois sur Bayonne Bordeaux (souvent des retards en attente d'un train de Pau sur Dax et toujours très lent)et 2 fois par mois sur Toulouse Bordeaux (1 fois sur 2 il ya des retards) Le service est exécrable : retards permanents Il faut d'abord et urgemment rénover les voies , que les trains ne se trainent plus (c'est le cas entre Bordeaux et Dax) . Ou alors c'est une volonté délibérée de la sncf de dégrader le service pour vendre le projet LGV? Doit on faire la greve des impots pour qu l'on ne fasse pas n'importe quoi avec notre argent
1069	Envoyé le 02/12/2014 Nom : CAPOT Prénom : Jean-Jacques Département de résidence : 33 commune de résidence : Pessac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pessac 33600 AVIS : Le dossier d'enquête publique (projet GPSO) est quasiment impossible à lire dans son intégral car il contient un volume énorme d'informations. Acte volontaire pour « noyer le poisson » ??? Ce projet est en totale inadéquation avec les besoins et attentes des usagers qui se fait au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes. Les utilisateurs des TGV ne concernent que 8 % des voyageurs, fi des 92% d'usagers qui tous les jours se déplacent dans les trains régionaux toujours en retards, annulés et vétustes et où les voyageurs sont entassés. Par exemple le train Arcachon Bordeaux, tôt le matin : 180 places, 640 utilisateurs. Des TGV circulent sur les structures ferroviaires déjà présentes et démontrent leurs efficacités. Rappelons nous aussi que la ligne actuelle, Bordeaux - Dax a servi de ligne d'essai pour le TGV dés 1972. La particularité de cette ligne c'est qu'elle est très rectiligne et possède peu de courbes. C'est pour cela que la SNCF de l'époque l'avait retenue comme ligne d'essais à grande vitesse. La modernisation de cette ligne permettrait un gain significatif de temps sur la durée du trajet. Le différentiel de temps entre le projet GPSO qui rallonge les distances et la voie existante devient alors négligeable. Le projet GPSO est très coûteux financièrement et écologiquement. Faits aggravants : les tracés retenus dégradent des sites naturels, Parc Naturel Régional, jusqu'ici indemnes. La pertinence de ce projet LGV n'est pas démontrée. Je déclare ce projet GPSO d'inutilité publique.

1070	Envoyé le 02/12/2014 Nom : CLAVERIE Prénom : Muriel Département de résidence : 33 commune de résidence : Villenave d'Ornon lieu concerné par vos observations (commune, département) : Villenave d'Ornon 33140 & Pessac 33600 AVIS : Le dossier d'enquête publique (projet GPSO) est quasiment impossible à lire dans son intégral car il contient un volume énorme d'informations. Acte volontaire pour « noyer le poisson » ??? Ce projet est en totale inadéquation avec les besoins et attentes des usagers qui se fait au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes. Les utilisateurs des TGV ne concernent que 8 % des voyageurs, fi des 92% d'usagers qui tous les jours se déplacent dans les trains régionaux toujours en retards, annulés et vétustes et où les voyageurs sont entassés. Par exemple le train Arcachon Bordeaux, tôt le matin : 180 places, 640 utilisateurs. Des TGV circulent sur les structures ferroviaires déjà présentes et démontrent leurs efficacités. Rappelons nous aussi que la ligne actuelle, Bordeaux - Dax a servi de ligne d'essai pour le TGV dés 1972. La particularité de cette ligne c'est qu'elle est très rectiligne et possède peu de courbes. C'est pour cela que la SNCF de l'époque l'avait retenue comme ligne d'essais à grande vitesse. La modernisation de cette ligne permettrait un gain significatif de temps sur la durée du trajet. Le différentiel de temps entre le projet GPSO qui rallonge les distances et la voie existante devient alors négligeable. Le projet GPSO est très coûteux financièrement et écologiquement. Faits aggravants : les tracés retenus dégradent des sites naturels, Parc Naturel Régional, jusqu'ici indemnes. La pertinence de ce projet LGV n'est pas démontrée. Je déclare ce projet GPSO d'inutilité publique.
1071	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Arnould Prénom : Édouard Département de résidence : 47 commune de résidence : Pinderes lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pinderes 47700 lot et Garonne AVIS : Bonjour , A l aube du 21 eme siècle , peut on continuer de tout détruire sans vergogne , ou est la limite a la folie. Pourquoi démolir le derniers grand espace sauvages , libre de toutes transformation , il est tellement simple et moins coûteux , d exproprier quelques sylviculteur , et de foutre en l air un massif forestier unique en Europe . Ce qui et drôle , c est que sous réserve du parc national des landes de Gascogne , vous ne pouvez pas faire un abris pour ranger votre bois...! Mais une LGV qui dévaste tout sur son passage, aucun problème ! Le coûte d un tel projet, et faramineux, et totalement insolvable . Les réseaux existant , se pulvérisent de vétusté , plus de 60 pour cent du réseau est obsolète , et demanderai une réfection quasi

	totale , de l avis même de RFF,et de tout les cabinets d audit indépendant . Alors de grâce , avant de parler de saturation, commençons par rénover , améliorer , et faire fonctionner à plein ce qui est existant. A force de dépenser de l argent que l on a pas, on va dans le mur, si tout nos grand penseur dépensier , qui nous gouverne étaient confronté au monde de l entreprise, et avaient un VRAI budget, et dépenser LEUR argent, ils réfléchiraient à deux fois avant , de lancer des désastres écologique , et économique
1072	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : LEOGNAN lieu concerné par vos observations (commune, département) canton de La Brede AVIS : Suite aux articles parus dans Sud Ouest où il est fait mention du rapport négatif de la cour des comptes concernant ce projet, suite aux diminutions des dotations faites aux collectivités, suite à l'impact que cela aura sur les communes de mon canton je pense que la construction de la LGV Bordeaux/ Toulouse et Bordeaux/ Dax n'a plus lieu d'être. Tout cet argent qui devrait être dépensé au frais du contribuable, puisque l'état et RFF ne sont pas en mesure d'assurer le financement (pour quelques minutes de gagnées sur les trajets) ne vaudrait-il pas mieux l'affecter à d'autres dépenses : social, santé, famille etc..
1073	Envoyé le 02/12/2014 Nom : haran Prénom : pantchoa Département de résidence : 64 commune de résidence : mouguerre lieu concerné par vos observations (commune, département) : pyrenees-atlantiques AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n’est utilisée qu’à 25 % de ses capacités
1074	Envoyé le 02/12/2014 Nom : bergasse Prénom : jeaan claude Département de résidence : 33 commune de résidence : 33470 lieu concerné par vos observations (commune, département) : pas concerné AVIS : 1-J'aurais préféré une ligne de ferroutage plutôt qu'une ligne lgv, malheureusement les choix sont faits 2-Je pense qu'il eut été préférable de construire cette nouvelle ligne a coté de la ligne existante afin de ne pas trop nuire a l'environnement 3- il me semble plus important aussi de réhabilité les lignes transversales en économisant au maximum sur les infrastructures de la ligne Lgv

1075	Envoyé le 02/12/2014 Nom : NARBAITZ Prénom : JEAN PAUL Département de résidence : 64 commune de résidence : URRUGNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : DAX AVIS : Quel organisme d'état, peut contredire les affirmations mensongères de RFF et reprises avec délectation par Mr ROUSSET en disant que les voies existantes seraient saturées à l'horizon 2020, et que le frêt est en augmentation pour projeter une continuité sur la voie espagnole? Les voies actuelles sont largement suffisantes pour amener les voyageurs de Bordeaux à Dax. Quant à la vitesse, même les allemands reviennent à investir sur des trains qui vont à 280 km/h maxi. Pourquoi, ne pas utiliser des trains pendulaires? Que vaudra le train LGV d'Alstom en 2030? C'est comme si AIR FRANCE faisait circuler le concorde...à ce jour. Messieurs les politiques, ne cédaient pas aux lobbys et pensaient à la dette que vous laisseriez à nos enfants. Ayons le courage de nous opposer à RFF et de tenir un discours citoyen au bénéfice des citoyens. Non à des dépenses inutiles , non à la LGV BORDEAUX - DAX
1076	Envoyé le 02/12/2014 Nom : SAUBUSSE Prénom : Stéphane Département de résidence : 33 commune de résidence : Le Pian-Médoc lieu concerné par vos observations (commune, département) : Aquitaine AVIS : CONTRIBUTION D'EUROPE ECOLOGIE LES VERTS AQUITAINE A L'ENQUETE PUBLIQUE CONCERNANT LE GPSO EELV Aquitaine considère que les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne sont d'authentiques GPII (Grand Projet Inutile et Imposé) et s'oppose catégoriquement à leur construction pour des raisons : 1) Financières : □ Le coût global de leur construction est annoncé à 8,037 milliards d'euros. La totalité du projet GPSO est chiffré à 13 milliards d'euros. Sachant que les estimations sont toujours dépassées, on ne sait pas quel sera le montant réel à payer par les contribuables, les usagers ou les collectivités. □ Le dernier rapport de la Cour des Comptes montre de sérieux doutes sur la rentabilité des nouvelles LGV. □ Ces travaux se feraient au détriment de l'aménagement des voies existantes qui, pour un service équivalent, coûterait 4 fois moins cher.

2) Economiques :

- Jusqu'à présent, aucun exemple de développement économique de territoires traversés par les LGV. Seules les métropoles en profitent.
- Les LGV vont à l'encontre de la nécessaire relocalisation de l'économie. Celle-ci n'est pas inscrite dans les réflexions relatives à la métropolisation. Pour un gain de temps dérisoire (un quart d'heure entre Bordeaux et le Pays Basque), on s'apprête à dépenser des milliards alors que seuls 7% des usagers du train prennent le TGV.
- Ces chantiers n'apporteraient localement que des emplois temporaires. Comme tous les GPII, les emplois qualifiés seront directement pourvus par les multinationales du BTP ayant « gagné ou remporté » le marché.

3) Ecologiques :

- Ce chantier inutile consommerait énormément d'espace et aggraverait l'artificialisation des terres : 16 ha par km de voie construite. Cette réalisation dénaturerait 4 830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles.
- Les travaux entraîneraient un impact supplémentaire : nouvelles gravières, création de ligne HT, rotations de camions (2 360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier).
- Au-delà de 160 km/h, la consommation des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation électrique importante qui exige, naturellement, la construction de lignes à haute tension.
- L'emprise de la LGV n'épargnerait ni les zones humides, ni les espaces protégés (ZNIEFF, Natura 2000), ni les nappes phréatiques, ni les sources d'eau douce qui alimentent la CUB.

4) Démocratiques :

- EELV Aquitaine remet en cause les procédures actuelles d'enquête publique : elles procèdent d'une politique de l'offre, d'une écoute sélective et d'une conception verticale de la démocratie. Malheureusement, nous ne disposons pas encore d'outils légaux pour faire participer réellement les citoyens à la vie publique.

NOS PROPOSITIONS :

1) Aménagement du territoire grâce au rail :

- Une politique globale des transports en commun fondée sur le report modal, sur la rénovation et la modernisation des lignes ferroviaires existantes.
- Une politique de fret volontariste avec un recours accru aux transports combinés.
- L'investissement des fonds prévu pour la LGV dédiés à l'amélioration du service du TER (qui rassemble 90% des usagers du train) : entretien des lignes, électrification, cadencement, interconnexions, …
- Seuls 40 000 aquitains prennent quotidiennement le TER. C'est donc sur l'attractivité des transports du quotidien que

	doivent porter en priorité études et investissements. 2) Pour un exercice horizontal de la démocratie : □ Nous préconisons le développement des conférences de citoyens, particulièrement adaptées au sujet LGV, car elles sont créées pour répondre à une confrontation d'intérêts contradictoires. En France, cette conférence, quand elle existe, émet des recommandations. EELV estime que leurs observations doivent entrer dans le processus de décision ; □ Nous souhaitons que soit prise en compte la notion de « biens communs » qui engage usagers, citoyens, entreprises, collectivités et Etat sur le mode de la coopération et non de l'utilité publique ou alors de l'utilité publique participative.
1077	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Votre commune de résidence : 6 lieu concerné par vos observations (commune, département) :- AVIS : Bonjour, concernant la ligne Bordeaux Toulouse , mes remarques portent sur le coût prohibitif du projet par rapport au gain en terme de durée de trajet entre la ligne LGV et l'amélioration de la ligne existante .... Sans parler du coût d'exploitation dont on parle beaucoup actuellement et qui retarde encore et encore le retour sur investissement de tels projets. Il existe déjà une autoroute et liaison ferroviaire entre ces 2 métropoles .... Ajoutons à cela l'impact environnemental, ce projet impliquant la destruction de plusieurs milliers d'hectares agricoles et forestiers. Donc projet coûteux, prix d'exploitation énorme, intérêt sub-nul pour les usagers = un projet à abonner d'urgence .... En vous remerciant, cordialement,
1078	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Julhe Prénom : Jean-Luc Département de résidence : 47 commune de résidence : Agen lieu concerné par vos observations (commune, département) : L'ensemble du Tracé Bordeaux Toulouse AVIS : Je souhaitais rajouter ce texte de Gilles SAVARY à ma contribution : Gilles Savary / Député de Gironde | Le 24/11 à 06:00

	Le récent rapport de la Cour des comptes dénonçant l'insoutenabilité économique et financière de la stratégie « tout TGV » ne constitue que le point d'orgue public, particulièrement argumenté et documenté, d'un constat établi de longue date par des organisations syndicales de cheminots, par de nombreux experts, et par la commission Mobilité 21, dont les travaux, présidés par le député Philippe Duron, ont été unanimement salués. Mais, dans notre gouvernance publique schizophrène, vérité à Paris n'est pas vérité en province. Sur le terrain, imperturbablement, les équipes de RFF, dont le président décline sur toutes les tribunes la nouvelle priorité pour la régénération et la maintenance du réseau historique, déroulent impeccablement le calendrier prévisionnel des projets de LGV promis aux barons locaux par le calamiteux Grenelle de l'environnement. Plusieurs enquêtes d'utilité publique de LGV viennent d'être lancées malgré le rapport de la Cour des comptes, avec de coûteuses expropriations en perspective, qui s'ajouteront marginalement au naufrage financier de RFF. Dans le même temps, en Allemagne, où le réalisme l'emporte sur le pharaonisme et le clientélisme, la Deutsche Bahn vient de passer commande de 200 rames d'un nouveau train Siemens ICX, livrable en 2017, de 249 km/h de vitesse maximale, afin de remplacer progressivement son parc d'ICE. Elle envisage très sérieusement de limiter la vitesse sur son réseau à 250 km/h, seuil au-delà duquel le coût des matériels, la consommation d'énergie et les coûts de maintenance sont jugés difficilement compatibles avec une tarification du train capable de faire face aux nouvelles et implacables concurrences de la route, voire du low cost aérien ! Déjà l'Allemagne avait pris avec une lucidité d'avance sur la France, le virage de la modernisation et de l'optimisation de son réseau historique aux dépens de la construction de lignes nouvelles. Elle avait pris soin de l'inscrire dans un Masterplan quinquennal d'investissements ferroviaires, adopté par son Parlement, afin de prévenir cette inflexion stratégique majeure des pressions politiques locales. A l'inverse, faute d'avoir procédé à une révision formelle du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), la politique ferroviaire française reste exposée à la versatilité des pressions politiques et des lobbies d'intérêts. Alors que la modération des prix et l'émergence spontanée chez les voyageurs de stratégies low cost (covoiturage, autopartage, bus à haut niveau de service) s'affirment comme des tendances lourdes sur le marché des transports, la France continue à l'ignorer avec superbe. Sans doute, faut-il y voir une compensation de type colbertiste à l'échec commercial international de notre prestigieux TGV et aussi une simple coïncidence dans le fait que les deux instigateurs du « tout TGV », Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau, disposent chacun d'usines Alstom dans leurs fiefs. Il n'est pas médiocre de vouloir aider son industrie, mais à condition de ne pas défier trop longtemps les évidences.

	L'évidence en la matière est que la France a besoin d'un train intermédiaire plus confortable et moins coûteux que le TGV actuel, et que la loi du 4 août 2014 portant sur la réforme ferroviaire que vient d'adopter le Parlement, sera sans effets sur le redressement de notre système ferroviaire si des décisions courageuses d'abandon de projets LGV au profit d'alternatives plus accessibles, mais aussi de programmation et d'équipement ferroviaires, ne sont pas prises urgemment. Gilles Savary Gilles Savary est député de Gironde et rapporteur de la loi sur la réforme ferroviaire.
1079	Envoyé le 02/12/2014 . Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : saint paul les dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : Boedeaux Toulouse et Bordeaux Dax AVIS : NON au GPSO!!!!! La LGV Bordeaux-Toulouse est un gaspillage éhonté de l'argent public!! La solution intelligente aurait été d'une part de moderniser la ligne existante Bordeaux-Toulouse et , d'autre part, de moderniser la ligne existante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse!! En effet avec la LGV qui mettra Toulouse à 3 heures et 10 minutes de Paris la SNCF aura le plus grand mal à concurrencer l'avion qui couvre la distance en à peine plus d'une heure heure!! En outre, la desserte sur Paris-Toulouse en 3 heures 10 minutes ne comprendra aucun arrêt intermédiaire!!! Les gares de Vendôme, Tours, Châtellerault, Futuroscope, Poitiers, Angoulême, Bordeaux, Agen, Montauban ne seront pas desservies!!! Enfin les feudataires locaux qui poussent à ce gaspillage des deniers publics devraient se remémorer l'A 65 qu'ils avaient aussi poussé à toute force!! Aujourd'hui c'est un désastre financier dont ils se lavent les mains!! Ils déclarent, comme Monsieur Emmanuelli, que les collectivités ne paieront rien!! Sauf que la clause contractuelle de déchéance dit exactement le contraire!! Qui peut croire qu'Aliénor va engloutir 35 millions par an pendant prés de 50 ans....Rappelons nous aussi la promesse que l'A 63/N 10 ne serait pas payante pour les Landais!!!!
1080	Envoyé le 02/12/2014 Nom : coraux Prénom : henri Département de résidence : 24 commune de résidence : port sainte foy lieu concerné par vos observations (commune, département) : LGV BORDEAUX TOULOUSE et BORDEAUX ESPAGNE AVIS : La construction des nouvelles lignes TGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne n'est pas un projet d'intérêt général, alors qu'i va provoquer des nuisances de portée générale affectant toute la

	collectivité. De plus pour un coût d'investissement non rentable, et ceci au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voie existantes. Pour toutes ces raisons, je suis contre la mise en chantier de ces projets destructeurs et coûteux. A Port Ste Foy le 2 décembre 2014, Henri Coraux.
1081	Envoyé le 02/12/2014 Nom : DEJEAN Prénom : Lucie Département de résidence : 33 commune de résidence : prignac et marcamps lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je suis pour le projet des LGV dans le sud-ouest. Il faut que les choses avancent, ce n'est pas en stagnant qu'on s'en sortira. A l'heure d'aujourd'hui on a besoin que l'Etat injecte un minimum de fond pour que les entreprises, le BTP, l'archéologie, la sncf... génèrent des milliers d'emplois, et ainsi une économie! Car ce n'est pas une fois tous au chômage que l'on s'en sortira ! De plus, ce serait une très bonne chose pour le sud-ouest que celui-ci se désenclave, que Bordeaux et Toulouse deviennent plus dynamiques, et soient ouvertes aux autres régions de France et aux pays limitrophes. Quel désintérêt y a-t-il à vouloir voyager plus facilement, à accéder à plus de culture, à pouvoir aussi peut-être travailler dans une région que celle de notre lieu de résidence ? Faisons bouger les choses.
1082	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : saint Paul les Dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : ensemble GPSO AVIS : Je suis contre le projet de GPSO!! Deux tiers des passagers qui empruntent le TGV le font pour des motifs privés. Comment alors parler d'"utilité publique" alors qu'il s'agit de convenance personnelle!!!! Serions nous devant une" Enquête de Convenance Personnelle" ?????
1083	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Marchetto Prénom : Magali Département de résidence : 40 commune de résidence : 40370 lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Bonjour, Je suis fermement opposée à la construction de Ligne à Grande Vitesse dans les Landes. La rénovation et l'entretien des lignes existantes à l'intérieur du département me paraissent nettement prioritaires. De plus, bien d'autres équipements et infrastructures me semblent beaucoup plus adaptés pour la vie économique du département : des hôpitaux, des

	collèges, des crèches, des maisons de retraites, des maisons de santé en milieu rural, des bureaux de poste avec des points d'accès internet ne sont que quelques exemples, qui ont tous l'avantage d'être utiles à la population tant en offres de services qu'en emplois à pourvoir sur le territoire pour rendre lesdits services. Lors du projet de l'A65, les mêmes promesses en terme de développement économique du territoire avaient été faites, on a pu et on peut encore constater dans les faits combien ce projet n'était pas adapté à nos réalités locales. Pourvu que nous soyons capables d'en tirer les leçons... Cordialement, Magali Marchetto
1084	Envoyé le 02/12/2014 Nom : LAVEISSIERE Prénom : Véronique Département de résidence : 33 commune de résidence : Mérignac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Communes sur l'ensemble de la ligne : Région AVIS Le projet de construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général. Il est extrêmement coûteux, alourdira la dette de la Région, causera des dégâts environnementaux, accentuera l'inégalité des territoires. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : 1. Une réalisation inutile : Destinée à une minorité de voyageurs pour gagner quelques minutes sur un trajet quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). 2. Un Impact environnemental dévastateur : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. Le chantier n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. 3. Un Coût exorbitant : d'après la Cour des comptes => Rapport du 03/10/2014 Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € (non garanti). Le prix du billet actuel va exploser, excluant les usagers les plus modestes. Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de

	l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. CONCLUSION : Ce projet est contraire à la notion d'utilité publique ; il ne doit pas être mis oeuvre.
1085	Envoyé le 02/12/2014 . Nom : Bournat Prénom : Patrick Département de résidence : 33 commune de résidence : Parempuyre lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde, Landes, Pyrenees Atlantiques, Lot et Garonne, Haute Garonne, AVIS : Ces projets de LGV Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax et tout autre projet avenir sont inutiles, ruineux, et dévastateur. Je m'y oppose.
1086	Envoyé le 02/12/2014 Nom : MARIGO Prénom : Gérard Département de résidence : 82 commune de résidence : DUNES lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tracé global AVIS : Le rapport de la cour des comptes (22/10/2014) au sujet de la rentabilité des lignes à grande vitesse en France est éloquent. Pourquoi alors vouloir encore rajouter des lignes qui aboutiront au même constat: trop cher et rentabilité insuffisante. Les contribuables en ont plus qu'assez d'éponger la dette abyssinale publique.
1087	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Sauvage Férezin Prénom : Elodie Département de résidence : 47 commune de résidence : Foulayronnes lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Je suis contre la LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax car le modèle économique sur lequel se fonde RFF quant aux prévisions de trafic et de fréquentation n'est pas fondé.

	Tout d'abord, les transports intra-régionaux et de proximité représentent plus de 80% du trafic voyageurs. Aujourd'hui, sans compter la répercussion des travaux de la LGV entre Tours et Bordeaux, le prix du billet adulte sans réduction entre Bordeaux et Agen, aller-retour coûte 50 euros. Idem, le prix du billet adulte sans réduction entre Agen et Toulouse, aller-retour coûte 50 euros. RFF a annoncé dans le dossier soumis à l'enquête publique que la répartition financière du projet se ferait entre les collectivités locales et les usagers. Or sur ce type de déplacement la voiture reste plus compétitive que le train et va conduire les usagers à développer davantage le covoiturage que le transport ferroviaire. Ensuite, RFF souligne qu'il existe un potentiel de clientèle important sur un trajet Toulouse-Paris grâce au report modal de l'avion sur le rail. Là encore dans les conditions économiques actuelles, en se basant uniquement sur le prix et non sur le gain de temps (qui est l'argument phare de RFF), les tarifs proposés par les compagnies low-cost au départ de Toulouse à destination de Paris sont en dernière minutes sensiblement identiques (150 euros pour l'avion et 130 euros pour le train avec IDTGV, la SNCF propose des tarifs dépassant les 160 euros). Lorsque les billets sont pris à l'avance, les offres low-cost de l'avion et les offres du train s'équilibrent. Néanmoins, lorsque le coût des travaux entre Tours et Bordeaux, puis entre Bordeaux et Toulouse se sera répercuté sur le prix des billets de train, comment le train pourra être compétitif vis-à-vis de l'avion? Dans les projections de RFF concernant les reports modaux, il est question de la saturation à venir en termes de flux de voyageurs en raison de l'attractivité démographique du Sud Ouest, mais il n'est jamais fait mention du report financier des travaux sur le prix des billets. Or le premier critère de choix des consommateurs, avant le gain de temps, concerne le prix des biens qu'il consomme. Ainsi je remet en question les prévisions de trafic de RFF en raison de l'absence d'étude concernant les comportements des usagers face à une augmentation significative du coût des billets de train. Selon moi, il serait plus sage d'attendre que les effets annoncés par RFF au sujet de la construction de la LGV Tours-Bordeaux se vérifient et que l'équilibre financier de cet équipement soit atteint avant de lancer, à l'aveugle, de nouveaux travaux en direction de Dax et de Toulouse. Dans un contexte de crise financière majeur, une meilleure gestion des finances publiques par les autorités est souhaitée par tous les citoyens.
1088	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : saint-orens-de-gameville lieu concerné par vos observations (commune, département) : toulouse AVIS : développer une liaison ferrovière efficace qui rapproche TOULOUSE de PARIS, avec un temps de trajet qui soit raisonnable et à un tarif accessible à tous par rapport à l'avion qui est hors de portée des usagers lambda merci

1089	Envoyé le 02/12/2014 Nom : DARROUSSAT Prénom : GUY Département de résidence : 40 commune de résidence : ONDRES lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES, PYRENEES ATLANTIQUES AVIS : Je suis opposé aux projets de LGV sur les trajets Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax et au delà car : - les coûts de construction, étude, gestion, etc.. sont colossaux (on parle de milliards d'Euros) alors que la rénovation/amélioration, la maintenance des voies existantes n'ont pas été complètement (loin de là) étudiées. et sont à mon avis plus appropriées en termes de coûts, nuisances, service, respect de l'environnement,.. que la mise en service d'une nouvelle voie, dite à grande vitesse. - La LGV concerne peu (environ 8 %) de voyageurs (voyageurs qui actuellement se déplacent de toutes façons, par d'autres moyens.) - Les voyageurs aux revenus les plus modestes en seraient exclus (tarifs élevés, qui iraient, on peut le penser, en augmentant, année après année, pour tenter au moins de renter 'dans les frais') - En retour, les nuisances provoquées par ces chantiers de longue durée, affecteraient toute la collectivité. Parmi ces nuisances : bruit, destruction du milieu naturel, dommages à l'agriculture, ..) Les 'avantages ne seront que ponctuels (emploi intérimaire en majorité par exemple) - Augmentation de la consommation électrique (la grande vitesse induit une consommation électrique plus élevée) pour un bénéfice peu appréciable (quelques minutes sur un trajet Bordeaux-Dax) Les régions situées entre les grands centres urbains situés en bouts de ligne 'bénéficieraient' peu voire pas du tout du passage de la LGV (pas ou peu de gares intermédiaires) Pour toutes les raisons ci-dessus, il me semble que le terme 'Utilité publique' appliqué à ce projet n'est dans ce cas pas approprié (beaucoup plus de coûts (travaux, études, dégradation de l'environnement, consommation d'énergie, etc.. que d'avantages réels - c'est à dire de bénéfices pour les usagers, pour tous les usagers. La mise en œuvre de ce projet ne profiterait qu'à quelques-uns : les grands groupe du BTP, EDF pour l'énergie (d'ailleurs se pourrait-il que l'augmentation de la consommation d'électricité en résultant justifie la mise en chantiers d'autres couteux projets énergétiques - nouvelles centrales ou autres..?), la SNCF (à travers les subventions perçues..) Les milliards d'Euros engagés devraient profiter au plus grand nombre, c'est à dire à tous les citoyens.Les sujets ne manquent pas: Éducation, enseignement, santé, agriculture, environnement, recherche, culture, logement (social entre autres), nouvelles sources d' énergies,.. J'espère que les Elus qui ont à prendre des décisions dans ce type de projet auront le courage de revenir sur leurs choix initiaux et de reconnaître le mal-fondé

	du développement de nouvelles lignes LGV. Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations les plus distinguées. G. Darroussat
1090	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence ; Dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Les opposants actuels me font penser à tous ceux qui ont refusé la construction de lignes de chemin de fer sous Napoléon III aux prétextes que cela causait des travaux inconsidérés et coûteux, destructeurs de paysages et d'habitations, que le train allait affoler le bétail et la population, enfumer les villes et les campagnes, et que les diligences, automobiles et chevaux étaient largement suffisants pour se déplacer. Combien ont regretté plus tard d'être passés à côté du développement économique et se sont plain d'être les oubliés du progrès et de ce développement. Le statu quo et l'immobilisme, à force de se regarder le nombril, çà finit par lasser aussi. Si l'on refuse de participer au développement et au progrès, ils se feront sans nous. Mais il ne faudra pas se plaindre ensuite et réclamer des aides ou subventions pour cela ou ceci. Cette observation n'évacue pas du tout la nécessité d'entretenir et développer (ou réhabiliter) le réseau actuel du chemin de fer, souvent négligé voire abandonné au profit (coûteux en vie et en écologie) de la route. Il s'agit en fait de deux concepts différents et complémentaires, ne pouvant se substituer l'un à l'autre car élaborés pour des objectifs différents, même s'il s'agit de transport de personnes et de biens. Je suis donc, vous l'avez compris, totalement favorable au désenclavement du Sud Ouest, au développement économique de l'Aquitaine, et pas seulement de mes Landes, mais aussi du Béarn, Pays Basque et autres Pyrénées que j'aime tout autant. Vive la LGV !
1091	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom ; - Département de résidence : 33 commune de résidence : BARSAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : Zone du Sauternais et vallée du Ciron - Gironde AVIS : En tant que viticulteur, producteur de ces merveilleux vins de Sauternes , je ne peux que m'inquiéter des retombées de ce projet d'extension de la LGV. En effet, le miracle de la pourriture noble tient à un équilibre subtil entre divers paramètres climatiques . Les différents ouvrages nécessaires au passage de la ligne vont

	modifier considérablement la parcours et le débit du cours d'eau Le Ciron. Hors c'est la rencontre de ses eaux froides avec celles de la Garonne plus chaudes en fin d'été, qui vont occasionner les brouillards indispensables à la venue du Botrytis Cinerea, créateur de nos vins si spécifiques. Un réchauffement du Ciron aura donc des conséquences désastreuses sur cet équilibre naturel et provoquera l'arrêt de cette production si magique et si reconnue. Au -delà de mon simple cas personnel, c'est l'activité principale de tout un bassin versant qui sera très durement touchée. je ne pense pas qu'à l'heure actuelle, on puisse sacrifier des emplois aussi facilement. Les études d'impacts sont absentes ce qui est navrant pour un tel projet et c'est pourquoi je m'oppose à celui-ci. P Montegut Chateau Suduiraut
1092	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Charrier Prénom : Alexis Département de résidence : 33 commune de résidence : Bommes lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernos Beaulac AVIS : Etant vigneron dans la zone de production des appellations de vins doux de Bordeaux (Sauternes, Barsac, Loupiac, Cadillac, Sainte Croix du Mont, Côtes de Bordeaux Saint Macaire, Graves Supérieures, Premières Côtes de Bordeaux), je me prononce fermement contre la construction des deux lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. En effet, le tracé décidé par R.F.F coupe le Ciron en trois endroits (ainsi que 30 de ses affluents), traverse son bassin versant sur plus de 100km, endigue les eaux, détruit 40 zones humides. L'alimentation et la température des eaux du Ciron en seraient donc gravement impactées. Notre économie à Sauternes est basée sur l'apparition des brouillards automnaux dus à la confluence des eaux fraîches du Ciron et plus chaude de la Garonne : c'est ainsi que le Botrytis cinerea (champignon de la pourriture noble indispensable à l'élaboration des vins de Sauternes et Barsac) se développe. Ce climat particulier et son influence ne sont plus à démontrer, 500 ans de recul nous l'attestent. D'ailleurs, ce mécanisme écologique est la base du lien au terroir inscrit dans les cahiers des charges de nos AOC, validé par le Ministère de l'Agriculture et par la Communauté Européenne. Ce tracé met donc en péril un vignoble de renommée mondiale, et avec lui toute une région ! Alors même que R.F.F n'a effectué aucune étude d'impact sur cette zone, la construction de cette ligne risque de faire disparaître des appellations uniques au monde, aux productions jamais égalées, à la culture séculaire. Ces appellations prestigieuses font vivre toute la région et bien au-delà par leurs activités économiques directes et indirectes, y compris une activité œnotouristique en pleine croissance. Les vins doux de Bordeaux : Sauternes, Barsac, Loupiac, Cadillac, Sainte Croix du Mont, Côtes de Bordeaux Saint Macaire, Graves Supérieures, Premières Côtes de Bordeaux sans la viticulture, la viticulture sans les vins doux de Bordeaux : Sauternes, Barsac, Loupiac, Cadillac, Sainte Croix du Mont, Côtes de Bordeaux Saint

	Macaire, Graves Supérieures, Premières Côtes de Bordeaux. C'est impensable ! C'est pourquoi, je m'oppose formellement à ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.
1093	Envoyé le 02/12/2014 Nom : LETEUIL Prénom : CATHERINE Département de résidence : 64 commune de résidence : PAU lieu concerné par vos observations (commune, département) : 64000 PAU AVIS : Ces lignes pourraient désenclaver toute cette région!!!! afin de création d'emplois Tout ne peut être concentré en île de France!!! IL faut penser à l'avenir des régions... La France: hélas ne va pas de l'avant et ne s'adapte pas au monde d'aujourd'hui La stagnations et la négations de tout nous empêchent d'avancer !!!!voyons plus loin bougeons nous!! dans ce monde qui(lui) va très vite.....vivons dans notre époque!!!! Ne faisons pas que: de regarder passer les trains..... cordialement
1094	Envoyé le 02/12/2014 Nom : CHAUMET Prénom : Jean Département de résidence : 47 commune de résidence : Roquefort lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47 AVIS : Je pense qu'il y a des économies à faire en utilisant les anciennes lignes. Sauvegarder et défendre l'environnement naturel, culturel et économique des communes des Coteaux et Landes de Gascogne. Ce projet ne va apporter que des nuisances, des coûts pharaoniques et mettre un peu plus l'état, région, département, commune en déficit, donc les contribuables à payer ce qui devient insupportable. C'est un projet qui n'intéresse que certaines personnes.
1095	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 32 commune de résidence : Auch lieu concerné par vos observations (commune, département) : 32 AVIS : En tant que président d'un organisme de formation adossé à l'Education Nationale dont une des spécialités est le ferroviaire (CATENAIRE et SIGNALISATION) je me félicite que nous puissions participer à la formation des jeunes et des demandeurs d'emplois locaux. Par conséquent nous contribuerons et au plus prés du besoin à la montée en compétences des professionnels qui devront intervenir sur

	le chantier en tant que salariés ou dans le cadre de recrutement.
1096	Envoyé le 02/12/2014 Nom : PREVOT Prénom : Monique Département de résidence : 47 commune de résidence : Agen lieu concerné par vos observations (commune, département) : LOt et Garonne ; Gironde ;Haute Garonne ; Tarn et Garonne AVIS : Habitante d'Agen et non impactée physiquement par la ligne LGV prévue, je refuse ce projet pharaonique qui va coûter un prix exorbitant pour un gain minime de quelques 15 minutes sur le trajet et qui sera financé avec les deniers publics puisque RFF n'a pas assez d'argent .(plusieurs milliards, cela fait cher la minute); je ne vois pas pourquoi notre argent servirait à construire une ligne qui ne concernera que 5 à 8% des voyageurs ceux des grandes lignes, il serait plus judicieux d'améliorer les lignes de proximité pour les populations locales Ces populations qui vont voir leur environnement perturbé par le ballet des camions et leur pollution, par l'abandon de leurs terres pour les cultivateurs, terres plus utiles à conserver pour l'alimentation des gens et des animaux, un déracinement pour certains une nuisance sonore pour d'autres et pour cela l'impossibilité de vendre leur bien vue la proximité de la ligne IL y a bien d'autres raisons d'abandonner ce projet, je ne peux les citer toutes mais je suppose que d'autres complèteront Les élus qui soutiennent ce projet seraient-ils aussi enthousiastes s'ils étaient concernés par une de ces nuisances ? Si vous tenez à aller un peu plus vite, pourquoi ne pas aménager la ligne existante qui n'est pas saturée malgré ce que l'on veut nous faire croire Je dis non à ce projet dément et irresponsable soutenu par des élus qui ne pense qu'à leur "gloire" et qui continueront à utiliser l'avion !!! Il faut abandonner !!!
1097	Envoyé le 02/12/2014 Nom : NARBEBURU Prénom : Sébastien Département de résidence : 33 commune de résidence : CASTETS EN DORTHE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lignes TGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax AVIS : Le TGV a-t-il encore un avenir? Technologie du XXeme siècle, il existe bien d'autres solutions, plus ou moins couteuse (train pendulaire par exemple) qui permettrai de se déplacer assez rapidement sans pour autant engendrer des travaux gigantesques. Ce projet sera-t-il vraiment bénéfique au plus grand nombre, à quel coût et sur combien de générations? La France n'a plus les moyens aujourd'hui de mener comme il faudrait de tels projets, d'où des partenariats public-privé pour le moins fumeux! Les exemples dans le sud-ouest sont malheureusement de plus en plus nombreux (autoroute A65, ancienne RN10 dans les Landes, bien public rebaptisée A63 et donnée à une filiale de Bouygues, tunnel du Somport...). Tous ces projets font sûrement plaisir à quelques élus, et surtout à

	quelques entreprises de travaux public. Malheureusement, je crains que ces nouvelles lignes de TGV soient encore un projet qui ne sera jamais amorti, creusant d'avantage le déficit de RFF, et qui profitera à bien peu de français.
1098	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Bru Prénom : Pierre Département de résidence : 64 commune de résidence : 64000 lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pau AVIS : Monsieur , Je suis sensibilisé aux mauvais traitements infligés en matière d'infrastructure à la région de Pau et du Béarn . La liaison autoroutière avec la capitale régionale , apparemment peu intéressée par notre département , a été uniquement réalisée il y a peu de temps . La liaison routière vers l'Espagne nous remplit de honte face à nos voisins . Le service monopolistique de la Sncf nous impose des horaires et une qualité de transport (wagons, changements) archaiques. Nous souhaitons fortement être relié à Bordeaux , Paris et au reste de l'Europe par le TG V , afin de ne pas entériner cette situation d'isolement . Merci de bien vouloir éviter toute attitude jacobine et méprisante pour une partie de vos concitoyens . Veuillez agréer , Monsieur , l'expression de mes sincères salutations .
1099	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Arnould Prénom : Édouard Département de résidence : 47 commune de résidence : Pinderes lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pinderes 47700 lot et Garonne AVIS : Bonjour , A l aube du 21 eme siècle , peut on continuer de tout détruire sans vergogne , ou est la limite a la folie. Pourquoi démolir le derniers grand espace sauvages , libre de toutes transformation , il est tellement simple et moins coûteux , d exproprier quelques sylviculteur , et de foutre en l air un massif forestier unique en Europe . Ce qui et drôle , c est que sous réserve du parc national des landes de Gascogne , vous ne pouvez pas faire un abris pour ranger votre bois...! Mais une LGV qui dévaste tout sur son passage, aucun problème ! Le coûte d un tel projet, et faramineux, et totalement insolvable . Les réseaux existant , se pulvérisent de vétusté , plus de 60 pour cent du réseau est obsolète , et demanderai une réfection quasi totale , de l avis même de RFF,et de tout les cabinets d audit indépendant . Alors de grâce , avant de parler de saturation, commençons par rénover , améliorer , et faire fonctionner à plein ce qui est existant.

	A force de dépenser de l argent que l on a pas, on va dans le mur, si tout nos grand penseur dépensier , qui nous gouverne étaient confronté au monde de l entreprise, et avaient un VRAI budget, et dépenser LEUR argent, ils réfléchiraient à deux fois avant , de lancer des désastres écologique , et économique . Cordialement Édouard Arnould
1100	Envoyé le 02/12/2014 Nom : pasquet Prénom : paule Département de résidence : 82 commune de résidence : donzac lieu concerné par vos observations (commune, département) : donzac tarn et garonne AVIS : Ma dernière requête Aspects financiers : Coûts, rentabilité, financement … 1. Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles et dévitalisent les régions et villes intermédiaires. Pourquoi avec ce projet de LGV, RFF continue-t-il de justifier rentabilité et un développement économique alors qu'il est prouvé que cela n'arrive nulle part ? 2. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. Quels seront les prix des billets 2° Classe Paris Toulouse et Paris Agen ? 3. Nous n'avons rien trouvé sur les modalités de financement de GPSO dans les 52 Kg de documents de l'enquête publique. Il s'agit d'un projet de plus de 10 milliards d'euros, et vous demandez aux Français leur avis sans qu'ils connaissent les moyens financiers pour couvrir les charges, sans savoir qui va payer, et combien ?)La France peut-elle continuer une politique de gribouille qui consiste à cacher aux électeurs les risques économiques et les charges des investissements pour se réveiller avec un endettement abyssal qu'on prétend ne pas avoir vu venir.
1101	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Pothier Prénom : Eric Département de résidence : 33 commune de résidence : Preignac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Preignac / Sauternes AVIS : Je suis radicalement opposé au passage des LGV reliant Bordeaux à Dax et Bordeaux à Toulouse avec les destructions irréversibles qu'il entrainera. Je suis viticulteur à Sauternes, très attaché aux

	écosystèmes liés au Ciron avec ses apports complexes sur le développement du Botrytis Cinéréa mais aussi tous les enjeux liés aux paysages de l'arrière pays, de la vallée de la Garonne à l'Océan Atlantique. Il s'agit de territoires stratégiques pour le développement économiques de tout le Sud Gironde. Sur le triangle de Bernos-Beaulac, à lui seul, ce sera plus de 100hectares totalement artificialisés et 41 millions de m3 de remblais. 40 Zones humides (qui alimentent le Ciron) vont disparaître ainsi que plusieurs m² de ripisylve (cordons boisés le long des cours d'eau) ce qui va donc provoquer un réchauffement du Ciron et anéantir les complexes échanges thermiques à l'origine de notre production. L'alimentation en eau du Ciron va être perturbée par la création d'une digue avec les remblais. Aucune étude d'impact sur le fonctionnement de nos appellations n'a été faite, du point de vue écologique, mais aussi économique et culturel. Le Ciron ayant été dans l'histoire un axe majeur de développement dont le Sauternais entretien la mémoire : le projet des LGV n'est rien moins qu'une destruction irrémédiable de cette culture avec une tranchée indélébile sur toute la dorsale des affluents du Ciron.
1102	Envoyé le 02/12/2014 Nom : VAUGELADE Prénom : François Département de résidence : 33 commune de résidence : Arcachon lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux-Hendaye AVIS : J'etais partisan d'une ligne nouvelle LGV de Bordeaux à Hendaye, pensant que cela favoriserait le transport des marchandises sur rail ou le ferroutage des camions sur la ligne actuelle. Je me rends compte que cela ne sera pas le cas, le lobby des transporteurs est très puissant, et la volonté politique de nos dirigeants de toutes origines est inexistante. De plus, en ces temps de crise, il vaut mieux consacrer une partie du budget prévu à rénover les voies existantes qui en ont bien besoin, et qui permettront aux trains de rouler plus vite. Le gain de temps sera largement suffisant, et nous pourrons ainsi nous connecter au Y basque sans rougir.... 4
1103	Envoyé le 02/12/2014 Nom : MONDON Prénom : robert Département de résidence : 33 commune de résidence : gradignan lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : le projet de LGV va couter très cher (10 milliard d'euros plus les dépassements, la construction de gares à agen et montauban ,plus la voirie...) des terres cultivées et des forets seront détruites pour toujours en grande quantités nous devons rénover les lignes existantes qui permettront ainsi d'améliorer le service et la vitesse. la lgv ne profite qu'aux plus riches au vu du prix des places et cela va s'aggraver car il faudra payer les billets encore plus cher. aussi je suis contre ce projet inutile et hors de prix condamné par

	un rapport de la cour des comptes le mois dernier. salutations Alain
1104	Envoyé le 02/12/2014 Nom : feray Prénom : jacques Département de résidence : 40 commune de résidence : saubrigues lieu concerné par vos observations (commune, département) : Prolongation des LGV en général et au sud de DAX en particulier AVIS : Je suis tout à fait contre ces projets pour essentiellement deux raisons que je place au même degré de gravité. 1° Coût absolument exorbitant pour un gain de tps de trajet trop faible par rapport à celui pouvant être obtenu par une modernisation des lignes actuelles. 2° Dégâts écologiques gigantesques. La nature que nous voulons léguer à nos enfants ne mérite pas ce châtiment. il serait temps que les élus mégalos remettent les pieds sur terre.
1105	Envoyé le 02/12/2014 Nom : LEBLOND Prénom : Thierry Département de résidence : 33 commune de résidence : St Médard en Jalles lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : Thierry Leblond – 11 chemin de Jalès – 33160 ST MEDARD EN JALLES thierry.leblond@m4x.org Contribution au dossier d'enquête publique relatif au « PROJET DES LIGNES NOUVELLES BORDEAUX-TOULOUSE ET BORDEAUX-DAX » Questions autour de l'utilité socio-économique et de la rentabilité du projet des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (LGV GPSO) Considérant que le rapport de la Cour des Comptes (CC) intitulé « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence », rendu public le 23 octobre 2014, recommande de n'engager un processus de décision, notamment la démarche de déclaration d'utilité publique (DUP), que lorsque la démonstration de l'efficience et de la rentabilité est démontrée, à savoir : faire un bilan socio-économique et environnemental tel que prévu par la loi depuis 1982 ; faire une contre-expertise indépendante telle que demandée depuis 2013 ; recourir à la méthode d'analyse multi-critères, encouragée par le ministère en charge des transport conformément à la directive « Note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport » (anciennement « instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport » du 25 Mars 2004 , mise à jour le 27 mai 2005, qui s'appliquait) qui prévoit une analyse comparée des différents

scénarios (dont le scénario qui consiste ne pas lancer le projet) selon plusieurs angles :
Analyse qualitative et quantitative : principes , effets sociaux , effets environnementaux , effets économiques , risques et incertitudes ;
Analyse monétarisée : principes , calcul socio-économique dans le bilan coûts-avantages , coût d'opportunité des fonds publics et le prix fictif de rareté des fonds publics , bilan désagrégé par territoire et par catégorie d'acteurs , risques et les incertitudes ;
Analyse financière : finalité de l'analyse financière d'un projet de transport , principes de calcul , risques dans l'analyse financière.

Considérant que la Cour des Comptes note également que :
la contribution du gain de temps compte généralement dans ce type de dossier pour 90 % sans prendre en compte l'évolution du comportement des consommateurs en faveur de transport plus lents et moins chers ;
la SNCF est réticente, pour des raisons de secret des affaires, à communiquer les données du trafic par ligne, alors que ces données sont indispensables à la réalisation du bilan socio-économique.

Considérant que dans le cas de l'aéroport Notre-Dame des Landes, il semble (voir article du Nouvel Obs de fin 2012 ci-joint) que le rapport justifiant de la rentabilité de ce projet intégrait une estimation financière des gains de temps faite sur des bases très optimistes, un facteur 5 par rapport à l'« instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport », publiée en 2005 par le ministère des Transports.

Considérant enfin que les études de rentabilité peuvent surrestimer la fréquentation comme dans le cas de l'autoroute A65 qui affiche un écart de 30% entre les prévisions de fréquentation du dossier d'investissement et la réalité constatée après la mise en service (Sud-Ouest du 24/10/2013 à 06h00 : « L'autoroute A65 n'est pas rentable : il manque un tiers de trafic » - Lien : http://www.sudouest.fr/2013/10/24/il-manque-un-tiers-du-trafic-1209113-2780.php).

Par conséquent, je suggère d'instruire les questions suivantes :
1) Sur la base de quelle valeur du gain de temps unitaire pour l'usager (€ / heure économisée) justifie-t-on économiquement un investissement comme la LGV GPSO (Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Dax) de près de 10 Md€ (je n'arrive pas en effet à trouver la valeur exacte dans le dossier et à le corréler avec l'instruction ministérielle de 2014) ?
2) Le dossier d'enquête est-il susceptible d'être fragilisé par les remarques de la Cour des Comptes ou au contraire les anticipe-t-il ? (Cour des Comptes le 23/10/2014 : « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence » - lien : https://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence) ?
3) Le dossier d'enquête a-t-il été instruit avec les mêmes méthodes que celles qui ont servi à justifier la rentabilité économique de l'aéroport de Notre-Dame des Landes, c'est à dire est-il susceptible de biaiser l'instruction-cadre d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure comme l'affirment certains analystes (Nouvel Observateur du 03/12/2012 à 12h12 : « Notre-Dame-des Landes : comment l'Etat a manipulé les chiffres » - Lien : http://rue89.nouvelobs.com/rue89-planete/2012/12/03/notre-dame-des-landes-letat-manipule-les-chiffres-voici-comment-237508) ?

	4) Le dossier d'enquête a-t-il pris en compte pour l'évaluation socio-économique les pertes de temps des usagers qui devront rallier des gares nouvelles depuis les centres-villes, celles des riverains qui devront faire des détours pour passer d'un côté à l'autre de la ligne, les pertes de valeur du foncier dans les zones impactées ? 5) Comment les coûts du projet LGV GPSO intègrent-ils le coût de la destruction irrémédiable de près de 5000 hectares d'espaces naturelles, sachant que les compensations prévues à hauteur de 1 Md€ s'appliqueront forcément sur d'autres lieux de nature (le projet ne va pas permettre de rendre à la nature 5000 hectares d'autoroutes ou de zone urbaine). Par exemple, comment chiffrer la destruction du site Natura 2000 de la vallée du Ciron en Sud-Gironde ? 6) Comment le dossier d'enquête chiffre-t-il le coût de la destruction de la biodiversité et de l'environnement sur le plan économique. A titre d'exemple, comment est chiffrée la remise en état d'origine des espaces naturels détruits (ce point n'est pas très clair dans la directive) ? 7) La SNCF est-elle totalement transparente sur les chiffres de fréquentation de ses lignes à destination d'une part de Toulouse, et d'autre part de Dax, et, si oui, ces chiffres peuvent-ils être intégrés au dossier d'enquête ? 8) Les calculs de rentabilité intègrent-ils le retour d'expérience de l'autoroute A65 qui affiche un écart de 30% entre les prévisions de fréquentation du dossier d'investissement et la réalité constatée après la mise en service ? (Sud-Ouest du 24/10/2013 à 06h00 : « L'autoroute A65 n'est pas rentable : il manque un tiers de trafic » - Lien : http://www.sudouest.fr/2013/10/24/il-manque-un-tiers-du-trafic-1209113-2780.php 9) Le dossier a-t-il pris en compte et chiffré, notamment du point de vue de l'utilité socio-économique, un scénario alternatif de remise en entretien et en sécurité des actuelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ou encore de la ligne historique Paris-Toulouse par Orléans et Limoges ? St Médard en Jalles, le mardi 2 décembre 2014 Thierry Leblond
1106	Envoyé le 02/12/2014 Nom : lescarret Prénom : jean-louis Département de résidence : 33 commune de résidence : cadaujac lieu concerné par vos observations (commune, département) : cadaujac AVIS : Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles" Service des Procédures Environnementales 2 rue Jules Ferry BP 90 33090 BORDEAUX Cédex Observations relatives à l'enquête publique "GPSO" Monsieur le Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles" Je suis 100 % opposé à ces projets pour les raisons suivantes : Ce projet "GPSO" est basé sur un débat public entièrement biaisé par RFF qui était alors juge et partie. Ces projets sont bâtis sur de fausses estimations de trafic reconnues par la Cour des comptes et de surcroit faisant l'objet de deux

recours auprès du Tribunal Administratif de Paris.

La vitesse et le prestige de la SNCF et/ ou de la région Aquitaine sont des concepts dépassés.
GPSO a été formalisé avant 2005, la crise a percuté si fort tous ces concepts de gain de temps ridicules, de vitesse excessive et coûteuse et de prestiges que ce projet est devenu aujourd'hui obsolète et inutile.

Le TGV sur une LGV est un gigantesque consommateur et destructeur d'infrastructures, il détruit l'environnement (15 hectares par kilomètre), la qualité de vie des citoyens et il coupe en deux des villages et des villes.
Il augmente de façon démesurée les nuisances aussi bien dans les zones urbaines que rurales.
Pour quelques économies RFF s'octroie la liberté de pas édifier de murs anti bruit au niveau des zones jugées peu denses.
La santé de certains citoyens n'a pas la même valeur que d'autres, c'est scandaleusement discriminatoire.

En absorbant à lui seul la majorité des possibilités de financement, il tue dans l'œuf tout autre projet, notamment la modernisation des lignes actuelles.
La dette de RFF était de 28 milliards d'Euros en 2010, elle atteint 33,7 milliards aujourd'hui.
Cette dette s'accroît encore du fait d'un ralentissement de l'activité voyageurs (- 2 %) et de l'activité fret (- 3 %) en 2014 et l'endettement du groupe RFF va continuer à croître pour financer les LGV.

En 1997, la création de RFF n'avait d'autre projet que de soustraire la dette phénoménale (20 milliards d'Euros) de la SNCF.
En 2014, la seule dette de SNCF avoisine les 10 milliards d'Euros, on rêve !...
Aujourd'hui, un projet de loi tente de freiner la dette à 60 milliards d'Euros en 2025 (au lieu de 80 milliards !) en regroupant SNCF, RFF et un gestionnaire d'infrastructures qui chapeaute les deux autres.
STOP, on ne peut diminuer la dette de ces deux monstres SNCF et RFF qu'en annulant ces projets de LGV dont ce GPSO.

Enfin ces grands projets "GPSO" ne sont pas d'intérêt général.
En effet, à peine plus de 6 % des voyageurs empruntent le TGV alors que 94 % empruntent les réseaux locaux ou nationaux traditionnels.
Sachant que ces lignes traditionnelles sont officiellement très loin d'être saturées, ces GPSO sont inutiles et doivent être abandonnés au profit d'une modernisation du réseau actuel.

Observations relatives à l'enquête publique "Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux"

Les LGV Bordeaux -Toulouse et Bordeaux-Dax n'étant pas d'intérêt général, la création d'une troisième voix est inutile.
Ne doutons pas que RFF méprisera cette évidence et continuera son projet de troisième voix .... avec l'argent du contribuable !...

La réfection des lignes SNCF actuelles est une nécessité mais le cahier des charges proposé par RFF pour la commune de Cadaujac est entièrement à revoir.
Le schéma routier de notre village étant conditionné par les ponts et passages à niveau enjambant la ligne SNCF, il est absolument

	nécessaire de conserver la totalité de ces traversées. Dans la négative ce serait la mort de notre village. Une nuisance est provoquée par toute cause de la vie qui constitue une gêne, un préjudice, un danger pour la santé et l'environnement. Un train répond malheureusement de façon magistrale à cette définition. Les nuisances occasionnées par un train sont de toutes sortes : - nuisances morales, - nuisances matérielles, - nuisances financières, - nuisances sonores, - nuisances visuelles, pour ne citer que les principales. Mais les nuisances ferroviaires ont encore une spécificité majeure : elles sont irréversibles. Une nuisance sonore empêche les gens de dormir, donc de se reposer et repartir d'un bon pied frais et disponible le lendemain. Une nuisance sonore empêche les gens de discuter sur leur terrasse entre amis et enferme les riverains dans des maisons « blockhaus » survitrées. Une nuisance sonore empêche les gens de travailler correctement. D'après RFF (Réseau Ferré de France) la nuisance sonore occasionnée par le passage d'un TGV se ressent jusqu'à 1,5 kilomètre de la LGV !!!... Un train n'engendre pas que des vibrations acoustiques, il créé aussi des vibrations dans le sol qui, dans notre région est plutôt réceptif à ce phénomène. Le manque de pluies de plus en plus fréquent et les hivers qui n'en sont plus ne font qu'amplifier le risque de fissures dans nos maisons. A ce bruit et ces vibrations il faut ajouter un phénomène de déflagration engendré par un déplacement considérable d'air dont la pression occasionnera probablement des lésions acoustiques. Déjà, ces quelques nuisances ne font que décourager les éventuels acheteurs de nos maisons sur notre commune. La valeur de l'ensemble du patrimoine de Cadaujac va encore chuter de façon significative. Depuis cette année 2014, le quartier Paté de Cadaujac est en pleine expansion au niveau des constructions : - nouveau lotissement privé de plus de 30 maisons au droit de la rue des Marguerites et contre la voie ferrée côté est, - le nouveau PLU prévoit deux lotissements pour logements sociaux pour accueillir 60 à 80 nouvelles familles toujours rue des Marguerites et contre la voie ferrée côté ouest, - des maisons sont rénovées, agrandies, bâties de chaque côté de la voie. Il est donc obligatoire de revoir l'implantation des protections acoustiques devenue obsolète et de prévoir l'édification d'un mur antibruit sans discontinuité des deux côtés de la voie ferrée de la borne PK 11+5 à la limite des communes de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans. Ce quartier est prêt à engager toutes les procédures envisageables pour obtenir une vraie protection acoustique.
1107	Envoyé le 02/12/2014 Nom : REMAZEILLES Prénom : Christian Département de résidence : 47

	commune de résidence : SERIGNAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47 AVIS : Ce projet représente un cout excessif, non métrisé, par rapport à son utilité qui n'a pas été démontrée. Les prévisions de trafic pour tenter de justifier ce projet paraissent démesurément optimistes. Mais même sur le base de ces prévisions, quelle serait la rentabilité économique de cette ligne? En cette période de récession économique, ce gaspillage des fonds publics actuels et futurs parait d'autant plus injustifié. Il rejoint dans son inutilité le fiasco de l'A65 imposée à l'appui d'études préliminaires orientées dont on voit aujourd'hui le résultat. La région et le département ont d'autres besoins beaucoup plus utiles en termes d'infrastructures pour un budget bien moins important.
1108	Envoyé le 02/12/2014 Nom : lillet Prénom : andre Département de résidence : 33 commune de résidence : artigues lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : ce projet pharaonique est totalement inutile gagner quelques dizaines de minutes pour se rendre a Hendaye ou a toulouse ne reglera en rien les problèmes économiques de notre pays le cout exorbitant devra etre supporte par une population majoritairement non concernee et deja en difficulte financiere il s'agit simplement de satisfaire l'ego de quelques elus qui se goinfrent deja sur le dos du contribuable depenser l'argent c'est facile quand c'est celui des autres marre de ces politiques avides ,incompétents et seulement preoccupes de leur carriere
1109	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : Cuzorn lieu concerné par vos observations (commune, département) : Agen, Lot et Garonne AVIS : LIGNE TGV BORDEAUX >>> TOULOUSE. Bonjour, Suite aux diverses études, aux remarques de la cour des comptes, aux arguments de la population, ne serait il pas plus "prudent", "logique", "économique", de stopper le projet pharaonique de ligne TGV de Bordeaux à Toulouse? Coûts exorbitants, destruction de nombreuses hectares de notre belle campagne, pour "gagner" quelques minutes de transport non rentable. Il serait beaucoup plus sage, raisonnable et économique d'entretenir, et d'améliorer les lignes existantes qui sont loin d'être à saturation. Mes remarques ci dessus n'ont aucune référence technique,(les études sont suffisamment nombreuses), elles font appel seulement au BON SENS du citoyen ordinaire, qui croit encore à une gestion simple et pragmatique des deniers publics.

	SOYEZ HUMBLES et HONNETES, et GARDEZ À L'ESPRIT DE SERVIR AVANT TOUT L'INTERÊT GÉNÉRAL, dans vos décisions qui engagent pécuniairement toute une région et toute une population. Merci de m'avoir lu ? Serais je entendu ? C'est une autre histoire ! ! !
1110	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT-SELVE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud Gironde (entre Villenave et Saint-Selve AVIS : Je suis contre la multiplication des lignes à grande vitesse quand on se rend compte qu'économiquement on n'arrive déjà pas à entretenir les lignes de transport régionaux. On sait également que tout ou partie du réseau francilien souffre d'un manque d'entretien et de renouvellement (cf accident de Brétigny) : dépenser des milliards pour construire des nouvelles lignes semble inconsidéré. Ces projets ont sûrement permis une fluidité des transports pendant un certain temps et en particulier permis à des cadres de se rendre facilement à des réunions à Paris depuis la province. Mais aujourd'hui les nouvelles technologies permettent d'éviter beaucoup de déplacements Paris/Province. D'autre part Toulouse comme Bordeaux sont déjà des villes très dynamiques et qui attirent une population grandissante, il me semble plus important d'offrir aux personnes résidant dans ces métropoles des transports de qualité, sûrs et suffisamment fréquents pour les rejoindre. Ainsi avec des réseaux de transport en commun connectés on pourrait faire des économies et ralentir la progression de la pollution.
1111	Envoyé le 02/12/2014 . Nom : Pezerat Prénom : jean-Christophe Département de résidence : 33 commune de résidence : CERONS lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS je m'oppose à ce projet car d'une part il va dénaturer nos paysages viticoles et sur le plan financier me semble déconnecté de la réalité économique actuelle. Voyageant en TER chaque jour, je subis les retard dus à des investissements insuffisants. Il me semble anormal de privilégier quelques lignes au détriment du réseau secondaire.
1112	Envoyé le 02/12/2014 Nom : lescarret Prénom : ghislaine Département de résidence : 33 commune de résidence : cadaujac lieu concerné par vos observations (commune, département) : cadaujac gironde AVIS :

	Projet inutile pour 94% des utilisateurs du train Coût trop élevé Environnement dévasté Dévalorisation des biens limitrophes Nuisances sonores Impact sur la santé physique et psychologique Gain de temps ridiculement médiocre je suis totalement opposée à la ligne à grande vitesse et pour l'amélioration des voies existantes
1113	Envoyé le 02/12/2014 Nom : GAILLARDOU Prénom : MARC Département de résidence : 33 commune de résidence : PESSAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE LANDES PYRENEES-ATLANTIQUES AVIS : Mes observations concernent la construction de la LGV sud-ouest au-delà de Bordeaux vers Dax et Toulouse. Je ne peux que m'associer aux observations - bien tardives - du premier ministre et de la Cour des Comptes quant à l'opportunité de tels chantiers dans les conditions économiques et sociales actuelles de la France. La pertinence du projet destiné à faire gagner du temps est, pour les mêmes raisons, obsolète. Compte tenu du coût des TGV, la clientèle reste à trouver en dehors des employés de la SNCF ,des cadres d'entreprises à qui les voyages sont remboursés et des membres des assemblées à qui les contribuables paient les transports. Après le fiasco de l'autoroute Langon-Pau et son tarif dissuasif, va-t-on encore égratigner notre région avec une nouvelle saignée dans les régions agricoles et forestières? J'invite les décideurs locaux (conseil général, conseil régional) et nationaux à se référer au livre "Les voies de communication en Aquitaine" Serge Lerat, 1998, Ausonius-Publications.(Ouvrage publié avec l'aide du Conseil Régional d'Aquitaine...) Ce document universitaire permet plusieurs observations. Au XIXème siècle et au début du XXème, nous avons construit à grands frais (et sans les moyens actuels) des voie ferrées qui sillonnaient la région , ainsi que les passages à niveau, les maisons des gardes, les gares et haltes qui jalonnaient ces voies bien utiles, notamment en zones rurales. Elles assuraient aussi les transports de frêt; les semi-remorques qui encombrent nos routes n'existaient pas encore... Ces voies ont été désaffectées, au profit du tout routier, transformées plus ou moins en pistes cyclables, les bâtiments démolis ou vendus, ou rendues aux ronces! Veut-on joindre Bordeaux à Mont-de-Marsan via Langon,Bazas et Captieux? La ligne existait qui permettait d'aller même à Marmande par un embranchement à Bourriot-Bergonce! Que dire de la liaison Mont-de-Marsan-Saint-Sever-Hagetmau? Ou Mont-de-Marsan-Tarbes? Ce n'est pas d'une ligne à grande vitesse dont la région a besoin mais des lignes de TER modernes desservant les bourgades qui se sont désertifiées parce qu'on les a privées de ces liens aux villes plus grandes. Bordeaux-Dax est beaucoup plus court et droit par la voie actuelle que par Langon! Que cette voie soit améliorée, voire doublée,me semble un bon compromis. Enfin quel crime ont commis les habitant de Bernos-Beaulac pour se

	voir encore "impactés" par le "triangle" du projet TGV après avoir subi la coupure en deux de la commune par l'autoroute A65? Fait-on des infrastructures pour les citoyens ou contre eux?
1114	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 75 commune de résidence : 75004 lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landiras AVIS Ce projet va détruire des centaines d'hectares de bois dans les Landes et les paysages du pays basque pour un intérêt très limité, car le pays Basque est saturé de touristes et l'immobilier est au plus haut. Arrêtez de ruiner le pays
1115	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : anglet lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES et PAYS BASQUE AVIS : Bonjour, A long terme, bien évidemment la prolongation de la LGV, vers DAX, puis sa jonction avec LGV espagnole sont frappées de bon sens: il s'agit de sortir l'extrême Sud-Ouest de la "portugalisation" vers laquelle il se dirige. OUI, il s'agit de privilégier l'intérêt général et le long terme, sur les intérêts particuliers et le court terme. OUI, le développement économique du Sud-Ouest passe par des liaisons ferrées plus efficaces qu'actuellement. L'ESSENTIEL: Que des réserves foncières soient, pour le moins verrouillées, afin de faciliter cette création de LGV, lorsque la nécessité s'en fera plus impérieuse.
1116	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : brax lieu concerné par vos observations (commune, département) : agen AVIS : La construction de cette nouvelle ligne Bordeaux/Toulouse me paraît de plus en plus inutile en raison de son coût, des dégâts que cette construction va occasionner alors que l'aménagement de la ligne existante est tout à fait réalisable. Tout ces dégâts pour ne gagner que quelques minutes qui localement seront vite perdues pour les personnes qui auront une correspondance et devront se rendre à la gare d'Agen. Que va devenir la gare d'Agen, les commerces du centre ville. Sans parler de la construction d'une ligne ferroviaire qui reliera la nouvelle gare à la gare d'Agen : cette construction pour combien de voyageurs concernés ? Beaucoup de trains roulent déjà quasiment à vide, ils sont de moins

	en mois rentables, ce sont nos impôts qui renflouent le déficit et, un comble, lorsque je veux prendre le train, la facture étant exorbitante, j'utilise mon véhicule personnel. Chaque région possède ses aéroports, ses gares, ses autoroutes..... et toute ces structures concurrentes les unes des autres, sont déficitaires (SNCF et aéroports). J'ai de plus en plus l'impression que la population entière rembourse les emprunts que contracte un système qui défend les intérêts de quelques uns.
1117	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Leuenberger Prénom : Patricia Département de résidence : 64 commune de résidence : Bayonne lieu concerné par vos observations (commune, département) : Région Aquitaine AVIS : J'estime que ce projet est destructeur, nature massacrée, choix de vie pulvérisés, ruineux et non rentable alors que nos décideurs appliquent et justifient les politiques d'austérité envers les citoyens car NOUS aurions trop dépensé, c'est eux qui s'appliquent à nous ruiner! Ce projet n'a aucun intérêt pour le bien commun, nous avons besoin de trains du quotidien, pas de regarder passer des TGV que nous ne prenons pas, ils sont déjà trop chers. Je suis d'accord avec le relevé de conclusion déposé par le CADE.
1118	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Billioque Prénom : Anne Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernos Beaulac, Lerm et Musset AVIS : Je m'oppose vivement a la construction de la ligne TGV Je la trouve : Ruineuse et non rentable ; très peu de gens sont concernes par ces trajets en train Dévastatrice au niveau humain et écologique (Ciron) En conclusion cette ligne est inutile, je réitère mon opposition. Je crois que l'argent des contribuables serait mieux employé à la modernisation et l.entretien des lignes déjà existantes
1119	Envoyé le 02/12/2014 Nom : ARMOET Prénom : Ludovic Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyrans (33) AVIS : NON au Projet. NON à la LGV. Je ne reviendrai pas sur les raisons techniques de ce non, largement exprimées, je pense. Lorsque l'enquête publique est une procédure codifiée, préalable,

	selon la définition générale, à une décision publique, je reconnais à la démarche des vertus démocratiques exceptionnelles puisqu'elle a pour objectif d'aider à orienter la décision dans l'intérêt des habitants. Mais lorsqu'elle intervient dans un contexte qui laisse à penser que les jeux sont faits, l'enquête publique a tout d'une information publique plus que d'une enquête publique et faire croire l'inverse est une insulte démocratique. C'est la démocratie du "cause toujours" qui cherche à légitimer la gouvernance quand la véritable gouvernance devrait être la recherche de la légitimité. Dans le cadre de la politique de la ville, la loi du 21 février 2014 consacre la participation active des habitants des quartiers aux décisions qui les concernent au quotidien et qui touchent à leur cadre de vie. C'est un droit consacré selon la formule des travaux préalables selon laquelle "cela ne se fera plus jamais sans nous". Alors Nous, habitants des communes hors politique de la ville, serions nous donc des sous citoyens ? Cela peut il se faire sans nous ? voire malgré nous ? N'y a t il pas là une rupture d'égalité ? Vous parlez d'enquête publique ? Nous sommes nous en quête de sens public. Est il définitivement perdu ? Nous habitants, nous citoyens, disons non. En le disant, nous ne cherchons pas à bafouer l'Etat, mais les hommes qui croient incarner l'Etat et qui n'ont pas compris que "quand l'Etat invoque la raison d'Etat c'est que l'Etat a perdu la raison". Seuls les habitants et donc les citoyens ont raison quand ils sont majoritaires. Et pas seulement lorsqu'ils sont appelés aux urnes. MERCI D ENTENDRE NOTRE NON.
1120	Envoyé le 02/12/2014 Nom : PLARD Prénom : VINCENT Département de résidence : 32 commune de résidence : MOUCHAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : Escaudes AVIS : Madame, Monsieur, Ayant eu connaissance de la possibilité de participer au grand débat sur les observations et propositions sur le sujet cité en entête de ce courrier, je vous prie de bien vouloir prendre note de mes commentaires. Ces commentaires ne sont valables que dans le cadre du sujet de la LGV Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax. Si le bien fondé et le plan d'investissement de ce projet ont bien été étudiés, il ne me vient à l'esprit que les sujets concernant l'avenir de la filière bois dans la région. A qui profite ces multiples remaniements de propriétés forestières dans la région? - La création d'emplois temporaires pour la réalisation de ce chantier? - L'importation de bois d'autres régions françaises acheminées par voie maritime? - La volonté de promouvoir "l'étendue" de notre leadership dans le

	domaine ferroviaire malgré l'émergence d'une concurrence affûtée? Les priorités des grands chantiers "à la francaise" me semble être une source de revenus non-négligeables pour le gouvernement. Ca n'est qu'un feu de paille pour les sociétés impliquées dans la gestion et la maintenance du nouveau réseau ferroviaire en construction. Ca n'est qu'un nouvel obstacle de plus à la bonne gestion de nos forets et par conséquent l'extinction progressive de nos métiers de la filière bois dans la région (primaire et secondaire) Les sociétés impliquées dans la construction, elles, gardent la tête hors de l'eau... pour l'instant. Si nous savons valoriser l'existant, ne soyons ambitieux que pour la modernité d'avenir. Personnellement, je n'ai pas pris le train depuis plus de dix ans. J'aime pourtant cela profondément comme un loisir... mais techniquement et financièrement, c'est l'avion qui me fait avancer. Je vous prie d'agréer madame, monsieur, mes sincères salutations. Vincent PLARD
1121	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : saint hilaire de lusignan lieu concerné par vos observations (commune, département) : brax AVIS : Inadmissible !!!! Ravager nos campagnes .. Et nous le faire payer plusieurs fois dans a travers nos impôts (communes , departments, regions !!!!) ... NON A LA LGV !!!!
1122	Envoyé le 02/12/2014 Nom : CABRERAS Prénom : François Département de résidence : commune de résidence : barbaste lieu concerné par vos observations (commune, département) : barbaste AVIS : projet trop coûteux pour ce qu il va apporter... surtout pour les villes et VILLAGES sur le parcours dont la population sera encore plus perdante : zéro retombé , zéro gain voire même dégradation des services déjà bien dégradés !... au profit uniquement de quelques nanti ,de quelques privilégiés .
1123	Envoyé le 02/12/2014 Nom : ARMOET Prénom : Marie-Cécile Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyrans (33) AVIS : Enquête publique, intérêt général ?

	L'intérêt général n'est il pas la somme des intérêts particuliers, somme toute ? Mon NON est d'intérêt particulier. est il somme négligeable ? NON à ce projet qui n'a pas les moyens de ses ambitions à cette période particulière où les services publics se délitent. Un projet qui déraille.... Nous n'avons même plus les moyens de nous payer le projet. Arrêtons les frais, maintenant. A quand un collectif qui demandera des comptes à ceux qui persistent à engager des projets que nous savons tous irréalisables ? A quand l'application de l'article 15 de la déclaration des droits de l'Homme et du citoyen : "la société a le droit de demander compte à tout agent public de son administration ? ".
1124	Envoyé le 02/12/2014 Nom : monthus Prénom : paul Département de résidence : 47 commune de résidence : barbaste lieu concerné par vos observations (commune, département) : lot et garonne AVIS : - cout trop important de la lgv, en rapport de le réhabilitation , de la ligne existante bordeaux toulouse . -Ce même cout , qui n'est pas clairement défini , obligerait la population à signer un chèque en blanc . -Le gain de temps supposé du trajet Toulouse ,Paris, n'est pas un objectif INDISPENSABLE . - Les tgv , sur cette nouvelle ligne , seront-ils vraiment pour tous ? Question prix, et accès comme pour les habitants d'agen . - LA CONSTRUCTION, de cette LGV , a trop de risques sur l'environnement : besoins en matériaux, déplacements camions , zones détruites . De par mon expérience professionnelle , dans un groupe international , la plupart des déplacements de cadres, se font , par avion , et voiture . Peu de personnes, hormis le comité d'entreprise se déplacent par tgv .
1125	Envoyé le 02/12/2014 Nom : FARRE Prénom : FRANCK Département de résidence : 77 commune de résidence : TORCY lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyrans, Gironde AVIS : Les projets de LGV et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux qui font l'objet de l'enquête publique nous semblent ne répondre en rien aux critères d'utilité publique. Ces nouvelles infrastructures vont induire des dégâts et des nuisances irréversibles sur notre environnement : captation des terres naturelles et agricoles, saignées et ouvrages d'art dans les zones humides et Natura 2000, passages sur des aires de captage d'eau potable, bouleversement des réseaux et des voiries, bruit et circulations d'engins de transport et de terrassement durant les travaux…

	La circulation des TGV sur les nouvelles LGV sera à l'origine d'un renforcement des nuisances sonores déjà existantes dans le fuseau retenu (A62, RD1113…). D'un coût faramineux (prés de10 milliards d'euros au total soit prés de 25 millions d'euros au km) ces projets ne répondent en rien aux besoins quotidiens de la majorité des usagers du rail qui réclament un aménagement des voies ferrées existantes et l'amélioration du service ferroviaire notamment pour les trajets banlieues vers les centres urbains ou lieux de travail. Ces milliards d'euros seraient avantageusement mieux utilisés pour aider nos concitoyens en ces temps de crise dans les domaines de la santé, de l'aide sociale, de l'enseignement et des emplois locaux. Nos campagnes et nos villages seront défigurés à jamais et, le comble, ce seront ses habitants qui devront financer, avec leurs impôts, ce désastre !
1126	Envoyé le 02/12/2014 Nom : Irigaray Prénom : hervé Département de résidence : 64 commune de résidence : Saint pierre d'irube lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pyrénées Atlantiques AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
1127	Envoyé le 02/12/2014 Nom : FARRE Prénom : AUDREY Département de résidence : 77 commune de résidence : TORCY lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyrans, Gironde AVIS : Les projets de LGV et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux qui font l'objet de l'enquête publique nous semblent ne répondre en rien aux critères d'utilité publique. Ces nouvelles infrastructures vont induire des dégâts et des nuisances irréversibles sur notre environnement : captation des terres naturelles et agricoles, saignées et ouvrages d'art dans les zones humides et Natura 2000, passages sur des aires de captage d'eau potable, bouleversement des réseaux et des voiries, bruit et circulations d'engins de transport et de terrassement durant les travaux… La circulation des TGV sur les nouvelles LGV sera à l'origine d'un renforcement des nuisances sonores déjà existantes dans le fuseau retenu (A62, RD1113…). D'un coût faramineux (prés de10 milliards d'euros au total soit prés de 25 millions d'euros au km) ces projets ne répondent en rien aux besoins quotidiens de la majorité des usagers du rail qui réclament un aménagement des voies ferrées existantes et l'amélioration du service ferroviaire. Ces milliards d'euros seraient avantageusement mieux utilisés pour aider nos concitoyens en ces temps de crise dans les domaines de la santé, de l'aide sociale, de l'enseignement et des emplois locaux. Nos campagnes et nos villages seront défigurés à jamais et, le

	comble, ce seront ses habitants qui devront financer, avec leurs impôts, ce désastre !
1128	Envoyé le 02/12/2014 Nom : MEDINA Prénom : Stéphane Département de résidence : 31 commune de résidence : Fronton lieu concerné par vos observations (commune, département) : Haute-Garonne (31) AVIS : Erratum dans la déposition du 01/12/2014 de Stéphane Medina: "Cadre dans le secteur PRIVÉ depuis 15 ans" au lieu de "Cadre dans le secteur public depuis 15 ans".
1129	Envoyé le 02/12/2014 Nom : VAN WEYDEVELT Prénom : PIERRE Département de résidence : 63 commune de résidence : MARTRES SUR MORGE lieu concerné par vos observations (commune, département) : ENSEMBLE DU PROJET AVIS : Projet inadmissible si l'on étudie l'impact environnemental du projet et l'urgence de la situation de notre planète. L'heure est aujourd'hui à l'âge de la raison et ne permet plus d'approximation
1130	Envoyé le 02/12/2014 Nom : amanieu Prénom : marie Département de résidence : 33 commune de résidence : captieux lieu concerné par vos observations (commune, département) : beaulac,captieux , lerm AVIS : à ceux qui n'ont jamais aimé un arbre , à ceux qui n'ont jamais regardé un ruisseau ,honte à eux de nous imposer un tel projet destructeur , pour gagner quelques minutes, des minutes anti développement durable qui vont être consommatrices d'énergie folle. il ne s'agit pas d'opposer les urbains et les ruraux mais les urbains qui sont venus vivre à la campagne n'ont pas à supporter les erreurs des technocrates parisiens . ne nous mentez pas n'est ce pas encore un grand chantier pour employer du personnel qui ayant du travail ne sera pas dans la rue à manifester... Rien ne justifie de massacrer une région paisible , ni les vœux politiques des élus du Sud ni les ambitions des métropoles à l'est...laissez nous vivre et avec nous un environnement béni que beaucoup nous envie. Dernièrement des populations du nord de la Loire avouent souhaiter travailler vers bordeaux mais le jour où le paysage sera détruit , où la libre circulation sera contrainte par des ouvrages bétonnés infranchissables l'attractivité de notre région disparaitra et ce ne sera pas le chrono et les minutes gagnées que regarderont nos concitoyens. Depuis de nombreux moi et pour des raisons de travaux gigantesque ,

	Bordeaux réputé à moins de 3h de Paris est actuellement entre 3h10et 3h40... qui s'en plaint vraiment! on aimerait plutôt que tous nos RER soient à l'heure et ne nous pénalisent pas par ds retards répétés sur nos lieux de travail ou en cours pour les plus jeunes. Remettez en état un vrai train de service public voilà l'intérêt général. Je m'oppose fermement et définitivement au projet de la LGV
1131	Envoyé le 02/12/2014 Nom : DANJEAN Prénom : FRANCIS Département de résidence : 82 commune de résidence : BRESSOLS lieu concerné par vos observations (commune, département) : 82710 BRESSOLS AVIS : Mesdames, messieurs, 1-Le récent rapport de la Cour des Comptes a démontré le manque de rentabilité des LGV en France: comment la ligne Toulouse-Bordeaux échapperait-elle à cette évidence économique? 2- Je ne comprends pas l'utilité d'une gare à Bressols qui est à 50km de Toulouse, car cette gare a pour effet de rallonger le trajet et donc d'entraîner 3 surcoûts importants: pour la construction de km supplémentaires, pour l'acquisition de terrains en zone urbanisée, et pour les passagers qui entre Toulouse et Bordeaux, devront payer des km supplémentaires. De plus elle sera très peu utilisée (seuls quelques trains s'y arrêterons). La solution logique et économique serait une gare prés de l'aéroport de Toulouse-Blagnac (déjà desservi depuis Toulouse par le tram) et une liaison (Cahors)-Montauban-Toulouse rénovée. Cette solution pluri-modale est expérimentée avec succès dans d'autres grandes villes. 3- Le coût du projet n'est pas connu: Il n'y a pas d'actualisation du budget, et en plus il n'y a pas de prise en compte de toutes les infrastructures et en particulier pour l'hypothétique gare de Bressols qui nécessiterait de très importants travaux d'infrastructures routières, parkings, étude de l'écoulement des eaux tous éléments qui ne sont pas pris en compte dans les schémas présentés jusqu'à ce jour: il parait que ce n'est pas de la compétence de RFF, mais il faudra bien le financer avec de l'argent public!?!? 4- Nuisances pendant les travaux: ma maison étant située: 190 chemin des Rigauds à Bressols, à proximité de la zone de travaux prévue, je me réserve dés à présent le droit de réclamer des indemnités pour pretium doloris, du fait de la présence de boues, poussières et toutes autres nuisances susceptibles d'entraîner des coûts de réparation ou d'entretien supplémentaires pour les bâtiments, piscine, et tous biens situés sur ma propriété. 5- Dans l'hypothèse où cette ligne serait mise en service, les vents dominants d'Ouest rendraient ma propriété inhabitable l'été, et donc invendable, lui faisant ainsi perdre sa valeur. Une solution permettant d'atténuer le bruit serait de construire un "mur" anti-bruit sur toute la partie qui en est, selon les plans du projet qui ont été diffusés, dépourvue. Ce projet est donc à mes yeux disproportionné, mal étudié, très incomplet, inadapté, ruineux et ne tenant aucun compte des questions environnementales. En tant que citoyen responsable, et contribuable, je vous demande donc de bien vouloir le reconsidérer dans sa totalité. Je vous remercie de toute l'attention que vous voudrez bien accorder

	à mes remarques. Francis Danjean 190 chemin des Rigauds 82710 BRESSOLS
1132	Envoyé le 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : mouguerre lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : - Je suis opposé à un projet dont le financement n'est pas connu. -Je suis également opposé à ce projet car les coûts sont indéterminés (il manque entre autre l'évaluation du matériel roulant). -Je suis entièrement d'accord avec le relevé de conclusion déposé par le CADE, et en conséquence je m'oppose à ce projet que je qualifie de GPI2 (Grand Projet inutile et Imposé). -Je suis opposé à ce projet car il consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. -Enfin,je suis opposé à ce projet car il détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié...
1133	Envoyé le 02/12/2014 : Nom : MENEGHIN Prénom : Jean-Pierre Département de résidence : 47 commune de résidence : Sauveterre saint Denis lieu concerné par vos observations (commune, département) : Layrac Lot et Garonne AVIS : Non à la LGV dont le coût parait exhorbitant en période de disette économique pour des bénéfices vraiment minimes .... Rénover les lignes actuelles est indispensable pour que le train demeure accessible à tous ,y compris aux ruraux...on ne peut y échapper....Alors rentabilisons ces lignes existantes en.les sécurisant et ,en les rectifiant là ou c'est nécessaire...pour péréniser la circulation des TER et permettre aux TGV de continuer à y circuler à plus grande vitesse

OBSERVATIONS DU PUBLIC FORMULEES du 3 au 4 DECEMBRE 2014

Projet lignes nouvelles Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax

Numéro	Courriel
1134	Envoyé le 03/12/2014 Nom : riflade Prénom : patrick Département de résidence : 33 Commune de résidence : prechac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : prechac AVIS : Je suis opposé à ce projet: - car il va défigurer le parc régional des landes de Gascogne, en le traversant de part en part dans sa plus grande diagonale; - il va perturber les déplacements naturel de la faune sauvage qui sont nécessaires à sa bonne équilbre; - il va empêcher la libre circulation des randonneurs, l'autoroute A 65 entravent déjà largement leurs sorties, les obligeant à longer des routes pour trouver un pont, les rares passages sécurisés sont réservés pour les animaux et l'usage des piétons et autres amateurs de nature étant interdit d'usage de ces ouvrages par une convention passée avec les seules sociétés de chasse; Je pense que l'implantation de cette nouvelle voie ferrée serait plus judicieuse vers l'Ouest de la région dont le paysage est déjà fortement enlaidie par la présence de l'autoroute A 10, et une voie ferrée qui est beaucoup plus directe vers le Sud contrairement au tracé prévu pour la nouvelle LGD.
1135	Envoyé le 03/11/2014 Nom : MONSERAT-BESSEAU Prénom : André Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint-Symphorien Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : La ligne droite étant le chemin le plus court; il est inconcevable que le tracé de la ligne passe par Captieux pour rejoindre Agen et Mont-de-Marsan pour rejoindre Dax. Ce tracé est une atteinte au bon sens sur le plan écologique avec des zones humides servant à alimenter les nappes phréatiques, réserves d'eau pour nos villages mais aussi Bordeaux. La promesse de monsieur Rousset d'une compensation d'un milliard d'euros pour les milieux naturels détruits, ne représente rien par rapport au préjudice que la nature et la population subissent: fragmentation de la forêt, construction de remblais qui seront de véritables murs, extraction et transport de la grave qui perturberont à vie la nature même des sols (création de lagunes qui dévieront la circulation normale des eaux....). Notre environnement est plus important que le délire de quelques élus qui cherchent à laisser leur nom sur un projet destructeur en parlant d'intérêt général. Une ligne à grande vitesse OUI en réhabilitant et aménageant les lignes existantes. La logique n'est-elle pas une ligne Paris, Limoges, Toulouse plus directe et moins chère. Réhabiliter cette ligne éviterait un deuxième Brétigny-sur-Orge...

	André MONSERAT (Ingénieur divisionnaire d'études et de fabrication en retraite)
1136	Envoyé le 03/12/2014 Nom : Association Landes Graves Palus Environnement Prénom : LGPE Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint-Morillon Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Contribution de l'association Landes Graves Palus Environnement au dossier d' enquête publique de la LGV Bordeaux Toulouse, Bordeaux Dax L'association LGPE a vocation à s'intéresser aux problèmes environnementaux des bassins-versants des affluents de la Garonne, rive gauche, de Langon à Bordeaux. Basée dans le canton de La Brède, elle est plus particulièrement concernée par ce qui touche ce secteur et son environnement proche. Si nous avons mené une réflexion générale sur les atteintes à l'environnement tant naturel qu'humain causées par les LGV, ici nous insistons plus particulièrement et plus précisément sur ce que causerait la construction de la LGV entre les secteurs de Cadaujac et de Landiras. Nous n'aborderons pas dans notre propos les dégâts considérables qui ne manqueraient pas de frapper plus au sud, notamment le Ciron et ses affluents ; cela ne signifie pas que nous les négligeons. 1. Un site Natura 2000 impacté dans sa zone la plus précieuse et la plus sensible. Pour l'ensemble du site Natura 2000 FR 7200797 : Réseau hydrographique du Gat-Mort et du Saucats (enregistré comme SIC le 7 novembre 2013), "six secteurs présentent une concentration particulièrement importante d'éléments patrimoniaux et constituent des zones à enjeu patrimonial majeur et prioritaire" (in DOCOB du site). L'un de ces secteurs se développe le long du Gat-Mort entre l'autoroute A 62 et le bourg de Castres-Gironde. Il s'agit d'un territoire de 350 à 370 mètres de largeur ; l'altitude du fond de vallée oscille autour des 6 mètres et celle des points hauts de ses flancs à une vingtaine de mètres. C'est là, contre toutes raisons, que l'on voudrait faire passer la LGV. Cette zone basse est le lieu d'affleurement des calcaires de l'Oligocène, ensemble géologique formé il y a près de 30 millions d'années. Vaste espace humide, ce territoire est occupé par une mosaïque de forêts alluviales, de prairies bocagères et de mégaphorbiaies. Au titre de la "Directive européenne Habitats Faune Flore", la conservation des boisements humides à aulnes et frênes du site est considérée comme "prioritaire". Au-delà de l'aulnaie-frênaie, le site abrite des espèces animales et végétales dites "d'intérêt communautaire" qui doivent également être préservées : Agrion de mercure Cuivré des marais, Cistude d'Europe, Loutre d'Europe, Martin pêcheur d'Europe, Angélique à fruits variables, Colchique d'automne, etc.

Le site Natura 2000 du Gat Mort et du Saucats présente une autre particularité : les deux rivières sont situées "au centre de l'aire de répartition du Vison d'Europe", le mammifère le plus menacé d'Europe, ce qui est à l'origine de la désignation du site. Ce petit mustélidé amphibie a été observé en aval de Saucats il y a une dizaine d'années, et on peut difficilement trouver mieux pour son établissement que l'espace que l'on présente.

Si la "protection des zones humides" a un sens (milieux et espèces), ce site devrait faire l'objet d'une protection toute particulière. Dans la législation on lit : "Les programmes et projets de travaux ouvrages et aménagements" sur les sites Natura 2000 sont soumis à "évaluation des incidences"... "L'évaluation des incidences est ciblée sur les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 concernés. C'est une particularité par rapport aux études d'impact"... "Il s'agit de vérifier que les projets ne portent pas atteinte aux habitats naturels et aux espèces d'intérêt communautaire présentes dans un site Natura 2000"... "Dans le cas où les atteintes à une site sont significatives, il n'est possible d'autoriser les projets que s'ils répondent au moins à deux exigences : Il ne doit pas exister de solutions alternatives à la réalisation du projet. Ce dernier doit être motivé par des raiso
ns impératives d'intérêt public...".

Rien de cela n'a été pris en compte dans le dossier d'enquête publique .. Et, pour rappel, une petite histoire : Initialement un tracé de la LGV, moins destructeur avait été envisagé et même garanti le long de l'autoroute. Ce projet de passage devait, par la suite, être abandonné au profit de celui qui a été validé. La raison invoquée par RFF (qui a laissé perplexe pas mal de monde...) était un surcoût de plus de 90 millions d'euros pour un passage le long de l'autoroute. On a là une évaluation par RFF de ce que vaudrait un environnement unanimement reconnu comme remarquable...

2. Au sein du site Natura 2000, les sources de Bellefont, aquifère oligocène très vulnérable aux contaminations superficielles seraient, elles aussi, profondément impactées.

Suite à divers phénomènes géologiques, les nappes profondes affleurent en plusieurs endroits donnant naissance à des sources ou permettant l'exploitation de puits peu profonds. C'est le cas de la nappe de l'Oligocène dans la partie sud de la commune de Castres-Gironde au lieu-dit Bellefont où une source et quatre forages fournissent 2 millions de m3 d'eau par an. La source a été captée il y a un peu plus d'un siècle et les quatre forages ont été réalisés plus récemment, 3 en 1958 et 1 en 1962. Les eaux de la source et celles de 3 forages servent à l'alimentation en eau potable de la communauté urbaine de Bordeaux et comblent un peu plus de 20% de ses besoins. Le quatrième forage alimente les communes d'Arbanats, Beautiran, Castres-Gironde et Portets. Comme toutes zones d'affleurement, les parcelles sur lesquelles sont situés ces cinq captages sont particulièrement sensibles aux pollutions. Nous pensons, entre autres, aux questions de désh
erbage des ballasts et abords immédiats. Les produits utilisés, dont nous ignorons la nature, "sont exempts de classement toxicologique et ne sont pas classés nocifs". À qui va-t-on faire croire qu'il existe un herbicide miracle qui serait inoffensif ? La publicité sur le Roundup vantait son innocuité. Il a fallu batailler longtemps avant de faire admettre qu'il n'en était rien.

C’est pourtant à moins de 400 mètres des résurgences naturelles, dans une zone qui devrait être totalement protégée, que la Ligne à Grande Vitesse traverserait cette zone basse de la commune de Castres Gironde.

3. Dégâts collatéraux des LGV : Les gravières.

Les LGV sont des gouffres à granulats. Selon RFF, « dans une configuration comme la traversée des Landes, il faut de l’ordre de 30 à 40000 m3 de remblais par Km dont 40 à 50% doivent provenir d’apports extérieurs ». C’est, évidemment, un profil bas et qui ne tient pas compte des travaux annexes tels que les raccordements de voieries. Si, ici, nous voulons faire une approche locale des nuisances induites par les LGV, celles des gravières occuperont une place de choix et, cela, d’autant plus que notre région Sud Gironde est tout particulièrement concernée.

En effet, depuis les interdictions de prélèvement de granulats dans le lit de la Garonne et dans les alluvions récentes qui la bordent, les sociétés d’extracteurs se sont rabattues sur la zone des Graves. Après Bègles, Villenave d’Ornon, Cadaujac –lourdement impactés lors de la construction de l’autoroute A62 et de la rocade-, ils ont sévi sur Saint-Selve, Castres, Beautiran, Ayguemorte-les-Graves, Cabanac-et-Villagrains, Saucats, Virelade, Arbanats, Saint-Michel-de-Rieufret, Illats.. Évidemment, aujourd’hui, cela ne va pas sans quelques réticences locales et plus de difficultés qu’autrefois pour obtenir des autorisations.

Aussi, les sociétés exploitantes comptent-elles beaucoup sur les grands travaux publics et tout particulièrement ceux de la LGV pour vaincre les modestes réticences locales.

La puissance des moyens mis en œuvre et les volumes traités sont un sujet d’admiration pour les aménageurs. Chez les environnementalistes, la vitesse à laquelle les espaces sont dévorés est cause de démoralisation.

Un exemple pour bien donner la mesure. En juillet 2003, la Société GSM, filiale de la multinationale Italcementi, inaugurait à Illats une station hyperperformante de criblage, associée à une extension de gravière de 80 hectares La production de grave est évaluée à 1000000 tonnes par an. Les installations pourront traiter 500 tonnes par heure. Le criblage nécessite un débit d’eau de 1200 m3 par heure. Pour ce faire, une canalisation de 5600 m a été tirée depuis la Garonne. Après récupération et décantation, les eaux recyclées « limitent » le pompage en Garonne à l’équivalent de 180 m3 par heure. GSM, prévoyant, lançait en même temps des demandes d’autorisation de défricher et d’exploiter quelques 200 hectares supplémentaires…

Tout cela pour démontrer l'inconséquence des propos des tenants des LGV et, tout particulièrement, de son "zélateur n° 1 Alain Rousset" (Sud-Ouest du 2 décembre 2014) lorsqu'il prétend "relancer la croissance par le BTP". Les grands groupes du BTP sont des ogres qui dévorent pour vivre, grand projet après grand projet, bafouant le principe de bon sens qui voudrait que l'on adapte la consommation à la ressource. Si de grand aménagements sont utiles, il ne faut pas, pour autant, en faire une fin en soi. Quant au "un milliard d'euros de compensations pour les milieux naturels détruits" (Sud-Ouest du 2 décembre 2014), ils sont une preuve de l'inintérêt et de la méconnaissance des problèmes de l'environnement de nos "zélateurs".

	Les sites saccagés, les espaces bétonnés, les aires de stockage de matériaux, de déblais, les centaines d'hectares de passage des LGV, les centaines d'hectares de gravières, ... ne se remplacent pas. Ce qui est détruit ici ne peut être recréé ailleurs parce qu'ailleurs il y a déjà quelque chose et parce que nous sommes dans un monde dont les limites ne sont pas extensibles. Il est malhonnête de vouloir faire croire qu'il suffirait de mettre un milliard au titre d'illusoires compensations pour résoudre les problèmes environnementaux. L'association Landes Graves Environnement dit non au projet GPSO : il n'est pas d'utilité publique, c'est un gouffre financier, c'est un projet non rentable, un projet écocide qui causerait des atteintes irréparables à l'environnement tant humain que naturel ; il faut renoncer à ce projet et entretenir et moderniser les voies existantes.
1137	Envoyé le 03/12/2014 Nom : AVI Prénom : Anny/René Département de résidence : 47 Commune de résidence : ESTILLAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Estillac / Lot et Garonne AVIS : Non aux dépenses de prestige (et donc complètement inutiles) et par conséquent NON à la LGV entre BORDEAUX et TOULOUSE; OUI à l'aménagement de la la ligne existante (beaucoup plus économique). NON à l'augmentation du transport routier; OUI au développement du transport ferroviaire pour une meilleure préservation de l'environnement.
1138	Envoyé le 03122014 Nom : Galey Bardols Prénom : Alice Département de résidence : 40 Commune de résidence : Tosse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Donzac AVIS : J'exprime mon opposition à la création de cette nouvelle ligne LGV. Sa construction, d'un coup exorbitant, va augmenter nos impôts, expulser des familles, créer des nuisances, prendre des terres agricoles... et ne sera pas rentable! Le TGV ne s' arrêtera pas dans nos villes intermédiaires (Agen par exemple) pour pouvoir respecter les temps que vous indiquez. Il faut rénover la ligne existante et garder les gares dans le centre ville.
1139	Envoyé le 03/12/2014 Nom : frossard Prénom : anne-marie Département de résidence : 33 Commune de résidence : saint selve Lieu concerné par vos observations (commune, département) :

	saint selve , ligne LGV Bordeaux Toulouse- Bordeaux -Espagne-Dax AVIS : Madame , Monsieur , Le projet de LGV planne sur notre commune depuis longtemps et les informations qui se précisent sont très inquiétantes: -le coût annoncé a déjà évolué depuis 5 ans et cela n'est surement pas terminé , cela est EXHORBITANT pour une rentabilité non démontrée . (rapport de la cours des comptes) - impact écologique sur la nature , la flore , la faunes , et la forêt , dans une zone classée et dite protégée , sans compter la destruction d'un patrimoine agricole et architectural important font planer une qualité de vie pour nos enfants loin de ce qui était prévu. -cette ligne n'ira pas jusqu'en Espagne mais jusquà Dax ,ne serait -il pas plus utile de renforcer la ligne actuelle et de devellopper voir imposer le ferroutage pour la descente en Espagne , et le Portugal , limitant les rejets de co2 et les accidents de la route très graves et fréquents dus aux camions . Pour toutes ces raisons , je suis fortement opposée cette LGV, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux -"Espagne"et je demande son retrait car elle est , inutile , devasatrice, ruineuse, nuisible , sauf à avoir un nouveau projet avec des arguments clairs , neutres etobjectifs . Dans l'attente de votre réponse, recevez Madame , Monsieur l'assurance de mes salutations distinguées AM Frossard
1140	Envoyé le 03/12/2014 Nom : ACCRiL Prénom : Association Département de résidence : 40 Commune de résidence : saint Paul les Dax Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ensemble GPSO AVIS : NON au GPSO !!! Si on comprend bien à la lumière de ce que nous révèle le journal"Sud-Ouest " du 02 décembre, en page 9, si Monsieur Rousset "veut" la LGV, alors elle est" d'utilité publique" !!! Si l'enquête publique en cours n'est pas une farce, comment son avis concernant le projet GPSO pourrait-il être favorable?????
1141	Envoyé le 03/12/2014 Nom : FAUCON-LAMBERT Prénom : BERNARD Département de résidence : 47 Commune de résidence : BON-ENCONTRE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble du projet AVIS : Pour démontrer l'inutilité publique de ce projet, en tant qu' ex co-président de l'association d'élus "Alternaive LGV", je vous fais parvenir par voie postale l'étude complète du Cabinet Robert Claraco qui démontre :

	- La non saturation de la ligne actuelle et sa capacité à supporter une croissance des flux . - La surestimation du nombre de voyageurs potentiels et la non viabilité du modèle économique proposé. En cela, cette étude rejoint les conclusions de celles de la Cour des Comptes , de celle des experts économiques prés du gouvernement, de la commission transport de l'Assemblée Nationale... - La possibilité de modernisation de cette ligne pour des trains roulant en toute sécurité à 220 km. - Pour 3 fois moins cher la restructuration de la ligne actuelle Bordeaux-Toulouse permet : * Des performances identiques en terme de temps commercial réel au regard d'une LGV .*D'éviter l'effet tunnel pour les territoires traversés avec une sauvegarde active de l'espace rural et des terres agricoles. *Une consommation d'énergie maîtrisée (3 fois moins d'énergie). *L'amélioration de la sécurité et des conditions de vie des riverains (suppression des passages à niveau, clôture du linéaire ferroviaire, insonorisation des zones urbanisées). * De consacrer les économies ainsi réalisées à l'entretien des lignes du quotidien sacrifié faute des moyens gaspillés à l'inutile tout LGV; Rappelons ici les conclusions des experts concernant le dramatique accident de Brétigny, Rappelons également les propos de Guillaume PEPY, Président de la SNCF, "Chaque jour, 9 clients sur 10 de la SNCF voyagent sur un autre train que le TGV", "Trop de TGV risque de tuer la SNCF et le système ferroviaire français" . POUR L'UTILITE PUBLIQUE : AUX TRAINS DE QUELQUES UNS, NOUS PREFERONS LES TRAINS POUR TOUS OUI à la modernisation de la ligne actuelle ! OUI au TGV sur la ligne rénovée ! NON à la LGV, inutile et coûteuse ! Bernard FAUCON-LAMBERT
1142	Envoyé le 03 decembre 2014 Nom : jacquemin Prénom : thierry Département de résidence : 40 Commune de résidence : mont de marsan Lieu concerné par vos observations (commune, département):- AVIS : message de soutien pour la construction de la LGV Bordeaux Dax, il est nécessaire qu une telle implatation de la ligne LGV se concrétise pour désenclaver cette région de France pour obtimiser l aspect commercial qui marque le pas, et l aspect touristique. cordialement
1143	Envoyé le 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31

	Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Occitanie AVIS : Ce projet est une folie. L'énergie consommée est proportionnelle au carré de la vitesse, même si on réduit les forces de frottement. Le déplacement à énergie nulle n'existe pas et n'existera jamais malgré les folies technologiques pour faire avaler le contraire. Le fric gaspillé dans la grande vitesse devra servir à la rénovation et rehabilitation des voies ferrées abandonnées ou fermées ou en projet de fermeture; leur utilité sociale sera dans tous les cas plus grande que les lignes LGV créées pour déplacer quelques services d'une métropole à une autre; ces lignes ont toujours un faible taux d'occupation. Ces propos sont confirmés par le rapport de la Cour des Comptes du 23 octobre 2014 https://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence Priorité aux TER avec gestion humaine Des TER en correspondance entre les régions Des trains intercités, comme les anciens Corail, car les TEOZ sont devenus une débilité. Faciliter le transport des bici pour la combinaison train - bici, et favoriser cet usage qui préviligie l'énergie humaine. Quelques trains grandes lignes sur réservation pour éviter les trains quasi vides et en correspondance avec les TER.
1144	Envoyé le 03/12/2014 Nom : DOUMIC Prénom : Michel Département de résidence : 82 Commune de résidence : Lafrançaise Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tarn et Garonne AVIS : Je trouve inadmissible de détruire autant de bonnes terres agricoles alors que les besoins pour alimenter la population mondiale de demain auront du mal à être satisfaits. Et tout cela pour gagner au mieux 15 minutes à un coût exorbitant; alors que la ligne existante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, si elle était modernisée rendrait de bien meilleurs services pour toute la population entre Limoges et Toulouse.
1145	Envoyé le 03/12/2014 Nom : HOURCADE Prénom : Frédéric Département de résidence : 33 Commune de résidence : Castres Gironde Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Castres Gironde AVIS : En l'état actuel, le projet n'est pas viable à mon sens.

	Le coût de la nouvelle construction est trop élevé pour suppléer des voies existantes. Il est plus utile de favoriser, la ligne existante en l'améliorant et en sécurisant les passages à niveau. Ainsi nous pourrions augmenter le nombre de TER et favoriser le transport de voyageur par le train dans notre région. Aujourd'hui les finances publiques sont fragiles, la dette de la France augmente, réaliser un projet d'une telle importance n'est pas judicieux. La LGV impliquera la destruction de maison, disparition de millier de bois, champs, terre agricole et viticole. En sus, la construction d'un viaduc est à mon sens un ouvrage désastreux pour l'équilibre de la nature et ne résoudra en rien le pompage de l'eau puisque ce dernier sera tout de même implanter dans le secteur. Que je sache, un pont n'est pas relié par le ciel? Merci de prendre en compte mon témoignage
1146	Envoyé le 3 décembre 2014 Nom : OLIVIER Prénom : Catherine Département de résidence : 33 Commune de résidence : Lerm et Musset Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lerm et Musset AVIS : Catherine OLIVIER 16 Le Foirail 33840 LERM-et-MUSSET Monsieur le Président de la Commission d'enquête « GPSO – LIGNES NOUVELLES » Par la présente, veuillez prendre note de mon OPPOSITION au projet de construction des LGV BORDEAUX - TOULOUSE et BORDEAUX – DAX pour les raisons suivantes : 1 - Ce projet est ruineux La totalité du projet BORDEAUX – TOULOUSE et BORDEAUX – ESPAGNE est estimé à 13 Milliards d'euros ; ne serait-il pas plus judicieux d'utiliser cet argent pour la construction de crèches, d'hôpitaux, d'écoles ainsi que pour la modernisation des voies ferrées existantes. 2 - Ce projet est dévastateur Cette réalisation concerne 977 ha dans la zone d'étude soit plus d'1/4 de la surface de Lerm et Musset, cette saignée est nocive pour le village sur le plan humain mais aussi pour la faune et la flore. D'autre part cela va générer des nuisances sonores et une dévaluation des propriétés. 3 - Ce projet est inutile Plusieurs études, plusieurs rapports (dont celui, très récent, de la Cour des Comptes) considèrent ce projet comme inutile et non rentable.

	C'est pourquoi je vous réaffirme ma désapprobation à ce projet Lorsque j'ai acheté ma maison à Lerm et Musset, c'était pour que ma retraite se passe dans le calme, et en 2000, il n'était pas question de train ni même d'autoroute. Je suis venue pour la nature, cette forêt de pins avec des couleurs que je ne trouvais pas à Paris, car effectivement j'ai vécu 60 ans à Paris, cette capitale qui est devenue un monstre qui engloutit tout, et surtout l'humanité. J'ai découvert un art de vivre, un coin de nature qu'il faut savoir préserver. Je me promène très régulièrement dans les forets Je pense profondément que l'argent que vous voulez investir dans cette LGV serait mieux utilisé si vous en profitiez pour rénover les lignes déjà existantes, construisiez des hôpitaux et des crèches, enfin bref si vous pensiez à l'homme et bien sûr à la femme avant toute chose. J'ai beaucoup utilisé le TGV et même encore maintenant, Paris Bordeaux en 3h c'est super, mais jamais, en allant de plus en plus vite comme vous le voulez, jamais nous ne pourrons arriver la veille de notre départ. Fait à Lerm-et-Musset, le
1147	Envoyé le 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : Hinx Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Je considère que l'entretien et l'amélioration des lignes existantes satisferait à moindre coût les objectifs que se fixe le projet actuel de lignes grandes vitesse (lignes grande vitesse sur lesquelles la cour des comptes vient de jeter un coup de projecteur qui devrait faire réfléchir nos édiles) Je souscris entièrement aux conclusions déposées par L'ACCRIL et le CADE entre autres La réalisation de grands projets imaginés à une époque ou la dette publique restait relativement faible et ou peu de gens mettaient en cause le mythe d'une croissance économique sans limites ne peut plus se justifier aujourd'hui. Les arguments déployés par les promoteurs du projet sont sujets à caution (c'est généralement le cas des projets similaires et en particulier des PPP) 1. Surestimation évidente des prévisions de croissance des flux voyageurs et fret , des bénéfices attendus en matière de développement économique et d'emplois crées. 2. Argument de la saturation des lignes actuelles peu crédible. 3. Sous évaluation des coûts systématique , quand elle n'est pas intentionnellement de façon à engager des travaux irréversibles. Le recours aux partenariats public privés sont un moyen de masquer la dette de l'état (mais au bout du compte ce sont bien les citoyens qui auront à en assumer les conséquences alors qu'ils n'en retireront pas de bénéfices) Nous sommes pourtant abreuvés de mises

	en garde contre les dettes que nous laissons à nos enfants. Où est la cohérence.
1148	Envoyé le 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bruges Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : Les expertises indépendantes l'ont montré, on peut faire aussi bien pour moins cher avec des temps de parcours à peu près équivalents. Il existe déjà des lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax qui ne demandent qu'à être entretenues, sécurisées et modernisées. Il existe aussi une ligne historique Paris-Toulouse par Orléans et Limoges. Pour justifier les lignes nouvelles, le gain de temps pour les voyageurs pressés est sans cesse mis en avant, mais on ne compte jamais les pertes de temps des usagers pour rallier les gares nouvelles extérieures depuis les centres-villes. Ni celles des riverains qui devront faire des détours pour passer d'un côté à l'autre de la ligne... Dans l'analyse socio-économique, on ne compte pas non plus les pertes de valeur du foncier dans les zones impactées. Au moment où la DETTE de la France bat tous les records, où RFF peine à trouver les fonds nécessaires à l'entretien indispensable du réseau et où l'État cherche par tous les moyens à réduire ses dépenses, ce projet NON RENTABLE qui s'adressera à une minorité fortunée d'usagers du rail, est estimé à 9,5 milliards d'euros !
1149	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : Guirbal Prénom : Yolande Département de résidence : 82 Commune de résidence : St Nicolas de la Grave Lieu concerné par vos observations (commune, département) : c'est sur toute la ligne AVIS : Autrefois en prenant son temps on pouvait aller partout en train. Aujourd'hui, on peut aller presque nulle part mais on y va vite. Donc celui qui part à temps n'arrive plus à sa destination ! L'avenir du rail est gravement menacé ! Je m'oppose à ce projet inutile, coûteux et servant que quelques uns.
1150	Envoyé le 03/12/14 Nom : Carreyre Prénom : Philippe Département de résidence : 33 Commune de résidence : Balizac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS :

Monsieur CARREYRE Philippe
11 Mouliey
33730 BALIZAC

Monsieur Le Président,

Habiter en milieu rural c'est depuis toujours :

• accepter d'être éloigné de beaucoup de choses mais de profiter d'une certine qualité de vie.

Habiter en milieu rural depuis 20 ans c'est :

• accepter contraint et forcé le retrait du service public (perception, poste, regroupement des gendarmeries….)
• accepter d'avoir le téléphone « classique » qui fonctionne de plus en plus mal, faute d'investissement de la société Orange.
• accepter des zones blanches au niveau de la téléphonie mobile et de ne pas avoir le choix de l'opérateur faute de concurrence.
• accepter de ne pas avoir le haut débit ; je ne vous parlerai même pas de la 3G ni de la 4G, la fibre n'existe pas dans nos contrées lointaines.
• accepter lors d'un arrêt cardiaque que les personnes présentent appellent les pompes funèbres avant d'appeler le SAMU qui mettra 40 minutes au mieux pour se déplacer (un cerveau non irrigué pendant 40 minutes, même chez un rural laisse quelques séquelles).
• accepter d'être éloigné de la culture et donc d'être ignorant.
• accepter d'avoir des frais supplémentaires notamment pour se déplacer
• accepter de gagner de petits salaires ; le financier n'investit pas dans pas dans nos zones (pas assez rentables).
• accepter d'être massacré et humilié par des directives bruxello-parisiennes toujours plus urbaines.
• pour conclure, accepter d'être des laissés pour compte et de poursuivre malgré tout, de payer nos impôts et taxes ; la au moins nous sommes reconnus au même titre que ce brave urbain.

Habiter en milieu rural aujourd'hui c'est :

• accepter un projet LGV qui va nous demander maintenant d'être pris, une fois de plus pour des idiots. Nous n'aurons pas de gare ; d'ailleurs nous n'aurions que des chevreuils à faire monter dans les trains.
• accepter pour être pris pour des « Indiens »laissés en pâtures qui verront passer le progrès.
• accepter des projets d'installation de décharges ultimes
• accepter la surexploitation de nos souterraines pour permettre à des hôteliers de remplir leur balnéo. et thalasso afin d'accueillir les gens pressés arrivés de la gare en TGV.
• accepter que l'on nous parle environnement, en nous retirant les dernières cigales qui égayent nos après-midi d'été, en nous retirant les passereaux qui avaient loisirs de chanter dans la quiétude et en les remplaçant par le souffle d'un train qui balade des gens bien cravatés.

Monsieur le président, accepter ce projet, pour moi c'est accepter cette philosophie de la vie contemporaine. A titre personnel, j'ai fait le choix de naitre, de vivre et de « crever » ici. Alors j'attends juste de votre part de m'entendre, pas forcément m'écouter, d'ores et déjà la logique financière vous impose de ne

	pas le faire. Je m'oppose à ce projet ! En vous souhaitant plein de bonheur et de confort pour ne pas que vous subissiez ce qui nous est imposé avec dédain et mesquinerie. Dans l'attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.
1151	Envoyé le 03/12/2014 Nom : Conseil général de Saint Symphorien Carreyre Prénom : Philippe Département de résidence : 33 Commune de résidence : Balizac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Louchats, le 25 novembre 2014 Monsieur le Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes Nouvelles" DDTM de la Gironde Services des Procédures Environnementales Rue Jules Ferry - Cité Administrative BP 90 33090 Bordeaux CEDEX Objet : Contribution à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest Monsieur le Président, Depuis le début du projet, 7 années se sont écoulées prouvant que la forte mobilisation des premiers instants lors des débats publics s'opposant aux projets, était nécessaire et indispensable. En effet, la justification même du projet, avancée par Réseaux Ferrés de France et certains grands élus, était erronée voire mensongère. J'entends encore à la Tribune à Langon ou à Bordeaux certains intervenants mal intentionnés, annonçant que les lignes existantes étaient totalement saturées et ne pouvaient pas accueillir de ce fait de nouveaux trains à grande vitesse. Depuis cette date, la SNCF qui ne souhaite pas ce projet a bien fait ressortir cette non saturation et un bureau d'études indépendant financé par des collectivités, notamment du Lot et Garonne ainsi que par des dons de particuliers a montré que le réaménagement de la ligne existante coûterait 1,2 milliards d'euros, soit 4 fois moins cher que le projet GPSO avoisinant les 5 milliards d'euros, D'autre part, le gain de temps entre les deux projets ne serait que de 11 à 13 minutes. Pour conclure, ce bureau d'études a prouvé que la ligne existante nécessiterait de toutes façons des investissements rapides pour permettre aux trains de circuler en toute sécurité. Devant ce constat ; ne faut-il pas de la folie ou de la mauvaise foi pour poursuivre un tel projet alors que l'argent se rarifie ; ne

	faut-il pas de la folie ou de la mauvaise foi pour imposer à RFF de poursuivre sa démarche alors que cette entreprise accuse quotidiennement 3 millions d'euros de déficit ; ne faut-il pas de la folie ou de la mauvaise foi aussi pour demander à la SNCF, à bout de souffle, de poursuivre l'augmentation des droits de péage qui ont déjà évolué de 40 % ces 6 dernières années. Monsieur le Président, sur ce volet financier, la sagesse, la raison et le bon sens tant souhaités par les contribuables français devraient l'emporter. Maintenant, au niveau environnemental, j'ai en mémoire lors du débat public à Langon du « bouchon environnemental du Sauternais » qui était une préoccupation forte des techniciens de RFF. Alors que voulez-vous que ce pauvre fadet des laiches ; que cette pauvre grenouille ou crapaud ; que ce pauvre reptile viennent se plaindre etc...; il leur suffit juste de se déplacer. On devrait leur demander leur avis. Ils sont sûrement prêts et résignés à se laisser mourir pour sauver la planète. Bien entendu, je ne vous parlerais pas de l'osmonde royale (présente sur mon secteur et dans les zones traversées). Il vaut mieux qu'elle soit écrasée par un bulldozer plutôt que broutée par un chevreuil ignorant sa rareté. Je pourrais aussi vous parler des populations traversées ; braves Indiens ces gens-là : - de plus en plus frappés par l'impôt ; - de plus en plus éloignés de tous services publics (restructuration des services de gendarmerie, fermetures des trésors publics, des perceptions, des bureaux de poste…) ; - de plus en plus impactés par des cochonneries (décharges de déchets ultimes, projets de champs photovoltaïques, de champs éoliens, projets autoroutiers, surexploitation des eaux souterraines pour alimenter la CUB…) ; - de plus en plus impactés par des retraits même au niveau médical à savoir le SAMU évite de se déplacer entre minuit et 8 heures du matin sur certaines zones, Je pourrais aussi vous parler du risque incendie, ainsi que des différentes tempêtes qui ont secoué notre massif ces dernières décennies. Mais bien entendu, les grands intellectuels et philosophes de RFF, avec leurs bureaux d'études, l'ont bien appréhendé et l'ont paraphé sur papier glacé. Alors ce pauvre idiot que je suis, né sur le secteur, qui a fait le choix de vivre sur le secteur et qui a décidé avec certitude d'y finir ses jours n'y connaît rien puisqu'il n'a pas les leviers et les moyens financiers en terme de communication. Je pourrais aussi vous parler de l'élu que je suis en milieu rural, sans cesse méprisé et ignoré par un tandem bruxellois-parisien qui n'a pour principe que d'imposer avec force et directive des projets allant à l'encontre de la ruralité. Par respect pour vous et pour ne pas trop alourdir votre lecture, j'en resterais là et vous confirme ma totale opposition à ce projet ; opposition basée sur le bon sens terrien remplacé maintenant par le bon sens financier menant jour après jour notre planète vers le déclin. Pour autant, je suis persuadé et convaincu que le bon sens terrien qui a pris racine au XVIIème siècle pour se poursuivre jusqu'au XIXème siècle, renaîtra de ses sources après

	catastrophes dans la deuxième moitié de ce siècle. Vous en souhaitant bonne réception, Dans l'attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées. Philippe CARREYRE Conseiller Général du Canton de Saint Symphorien
1152	Envoyé le 03 /12/2014 Nom : Amanieu Prénom : Anne-Louise Département de résidence : 33 Commune de résidence : captieux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Projet qui met en danger notre région pour lui apporter proportionnellement si peu. Le sud Gironde a déjà souffert d'une autoroute à la rentabilité discutable et qui a dévasté notre nature. Une ligne LGV serait une fois de plus un coup fatal porté à notre qualité de vie et à notre environnement. Nous vivons (nous subissons) déjà cette tranchée qui a pourri nos espaces. Cette balafre supplémentaire au sein du paysage ne nous apporterait rien d'un point de vue économique, si ce ne sont des souffrances, un isolement, des conséquences environnementales irréversibles et catastrophiques. De plus, ce gouffre financier (auquel chaque contribuable participerait, évidement!) ne profiterait qu'à peu de gens pour tant de qualité de vie gâchée. Ce projet paraît complètement disproportionné et désuet compte-tenu des récents rapports concernant les déplacements en train. Il faut le repenser complètement... et raisonnablement, l'abandonner.
1153	Envoyé le 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : Gamarde les bains Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Captieux AVIS : Bonjour, Je suis au regret d'être contre ce projet qui n'est pas viable économiquement à terme et surtout qui détruit une fois de plus le milieu naturel, le fragmente, et supprime des territoires de tranquillité, de calme, de bien-être au profit de quelques voyageurs plus ou moins fortunés et de quelques grosses entreprises. Ma ville natale, CAPTIEUX, a déjà souffert d'une autoroute aux conséquences écologiques et économiques désastreuses (une des autoroutes les plus chère de France et non rentable qui doit être financer par les collectivités à hauteur des pertes engendrées par la société Aliénor. Bien évidemment, c'est les citoyens qui

	compensent les pertes (via impôts, etc.) et en plus qui subissent les désagréments (bruit, pollution, etc). La cour des comptes a validé le fait que l'autoroute ne serait pas économiquement viable, malgré cela elle a été faite! IDEM pour la LGV!!!!! Comment peut on accepter un projet qui défigure le paysage (c'est moins pire qu'une autoroute mais ça reste un affreux ouvrage dans un paysage naturel sensible (les landes), qui coûtera cher au contribuable, qui n'est pas soumis à référendum publique (juste une enquête publique mais cela n'empêche pas forcément la validation d'un dossier...) et qui ne sert pas l'intérêt publique mais une poignée de gens fortunés qui en profiteront pour leur voyage d'affaire? Suite au grenelle de l'environnement, la mise en place de grands projets ne devaient ils pas être suspendus? Ce projet me désole, m'écœure et je suis fermement contre!!! Cordialement, XXXXX, originaire d'un village bientôt complètement défiguré
1154	Envoyé le 03/12/2014 Nom : Hirondelle Prénom : Valentin Département de résidence : 33 Commune de résidence : Loupiac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Loupiac AVIS : Etant un usager régulier de la sncf, je peux remarquer que les tarifs pratiqués ne peuvent concurrencer ni le covoiturage ni le transport aérien low-cost. La ligne risque donc d'être très peu fréquentée à l'image du désastre de l'autoroute Langon-Pau, d'autant qu'il existe des trains corails entre Bordeaux et Toulouse, qui restent à des tarifs plus intéressants que ceux pratiqués sur les lignes TGV. D'autre part, les pressions financières des grands groupes et le besoin de l'humain d'aller "toujours (un peu) plus vite" ne peuvent en aucun cas justifier la destruction d'un patrimoine naturel, viticole, ni même l'arrachage de la moindre parcelle de forêt dans une campagne de plus en plus rongée par les constructions et l'industrialisation.
1155	Envoyé le 03/12/2014 Nom : Maire de Louchats Prénom : mairie Département de résidence : 33 Commune de résidence : Louchtas Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : MAIRIE DE LOUCHATS 33125 EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL Tél. : 05.56.88.51.42 Fax : 05.56.88.56.92

	Nombre de conseillers L'an deux mil quatorze, le vingt huit novembre à dix huit heures trente, le En exercice : 14 Conseil Municipal de la Commune de Louchats, dûment convoqué, s'est Présents : 12 réuni en session ordinaire, à la Mairie sous la présidence de Monsieur Votants: 14 Philippe CARREYRE, Maire. Suffrages Exprimés : Date de la convocation du conseil municipal : Le 17 novembre 2014 Pour: 14 Contre : 0 Nuls : 0 Présents :M. CARREYRE, M. VlGUlE, M. CAZENAVE, M. SANZ, Mme BOULET, M. FRAYSSÏNOUX, M. MONSEAU, Mme RAUBER, Mme LACOUTURE, Mme MARTIN, Mme PAUQUET, M. RIVAULT. Absents : Mme MARSETTI, M. DUFORT. Pouvoirs : Mme MARSETTI a donné pouvoir à M. CARREYRE. M. DUFORT a donné pouvoir à M. VIGUIE. OBJET : Délibération contre les lignes ferroviaires à grande vitesse "Bordeaux- Toulouse" et "Bordeaux-Dax" Vu l'arrêté préfectoral en date du 25 août 2014 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique concernant la construction des lignes à grande vitesse Bordeaux- Toulouse et Bordeaux-Dax dans le cadre du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest, Le Conseil Municipal Considérant l'impact irréversible sur l'environnement des tracés envisagés (destruction de dizaines de zones humides et protégées : ZNIEFF, Natura 2000, hêtraie résiduelle. . ., destruction de réseaux hydrauliques comme celui du Ciron indispensables à l'équilibre écologique du territoire — 30 cours d'eau impactés en Gironde — impennéabilisation des sols, pollution de sources et de captage d'approvisionnement en eau potable, destruction de plusieurs milliers d'hectares de forêts et de terres agricoles et viticoles, pollution engendrée par les chantiers de constructions et l'entretien des voies avec des produits chimiques, ouverture de nombreuses gravières stérilisant les sols pour construire les remblais indispensables. . .) Considérant l'impact économique négatif pour nos territoires ruraux (destruction de PME, déséquilibre du développement économique avec la désertification et l'enclavement des zones rurales au profit des conurbations de

	Bordeaux et de Toulouse, augmentation exponentielle de la consommation électrique dans un contexte d'économie d'énergie, construction d'une nouvelle ligne à haute tension pour alimenter les trains) Considérant l'impact incendie aggravé par la fragmentation du territoire coupant définitivement de nombreuses pistes DFCI, Considérant le coût financier ruineux annoncé et non budgétisé : actuellement 9,5 milliards d'euros annoncés pour la phase 1 (LGV Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax, entrée sud de Bordeaux et entrée nord de Toulouse), la phase 2 vers l'Espagne portant l'estimation à l3 milliards et sachant que ces prévisions sont très en deçà des coûts définitifs, Considérant que l'endettement du réseau ferroviaire français atteint à ce jour 65 milliards d'euros en comptant les quatre lignes déjà en construction (Tours-Bordeaux, Bretagne-Pays de la Loire, Baudrecourt-Strasbourg, contournements de Montpellier et Nïmes) Considérant qu'un aménagement des voies existantes apporterait un gain de temps identique à quelques minutes près pour un coût quatre fois moindre et un développement économique en toile d'araignée plus conforme aux besoins et aux atouts de notre territoire, Considérant que 90% des passagers de la SNCF n'utilisent pas les TGV, Considérant que le report modal prévu n'aura pas lieu sur les TGV compte tenu du prix des billets déjà excessifs dont l'augmentation est prévue pour combler en partie le déficit colossal qui va être engendré mais se fera sur d'autres moyens de transports moins onéreux (covoiturage, avions low cost), Considérant le tracé sinueux choisi qui rallonge le parcours de la ligne Bordeaux-Dax d'une trentaine de kilomètres par rapport à la ligne existante et qui rajoute une saignée à celle de l'A65 dont la rentabilité annoncée n'a jamais été atteinte, Considérant les dégâts et l'emprise supplémentaire de 60% non prévus engendrés par la construction de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, Considérant que tous les bénéfices annoncés sont contraires au développement des zones rurales et très largement surestimés que ce soit le gain de temps, la fréquentation, la rentabilité,

	Considérant que le développement des lignes à grande vitesse est liée étroitement à des lobbies industriels et n'assure des bénéfices qu'à de puissants groupes du BTP à partir de fonds publics, Considérant que le rapport de la Cour des Comptes en date du 23 octobre 2014 est défavorable à la poursuite de ces deux lignes à grande vitesse supplémentaires Après en avoir délibéré et à hunanimité des membres présents le Conseil Municipal s'oppose aux projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et se prononce pour l'aménagement des voie existantes en particulier de la voie existante Bordeaux-Bayonne.
1156	Envoyé le 03/12/2014 Nom : 1er adjoint Mairie Louchats Viguié Prénom : Marc Département de résidence : 33 Commune de résidence : Louchats Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Monsieur le Président hier soir 02 décembre 2014 j'ai assisté à la réunion de concertation tenu à Langon Quelle immense déception Comment pouvez vous vous faire le complice de tels procédés. Le représentant de RFF après avoir fait une présentation très subtile de ce projet, a eu l'art et la manière de ne pas répondre aux questions ou de faire des réponses que pour le moins douteuses. Ce qui m'a le plus choqué c'est la façon inadmissible dont il a répondu aux questions relatives aux solutions alternatives d'utilisation des lignes existantes. Passant à toutes vitesses sur les diapos qui si elles avaient été lues en détails et exposées de même auraient révélé l'incohérence de sa réponse. alors qu'ils s'agit de dépenser des milliards d'Euros comment peut-on de la sort balayer la contradiction. La SNCF a battu des records de vitesse sur la ligne Bordeaux Dax et ceci bien avant l'arrivée du TGV et on ose nous dire que l'aménagement de cette voix couterai guère moins que la création de plus de 100km de voix nouvelles de qui se moque t on . Les gens du Sud Gironde font preuve de bon sens Oui à amélioration du trafic sur les voix existantes rénovées et adaptées à de plus grande vitesse profitant à tous.

	Le comble a été d'apprendre en plus que la notion d'intérêt général du projet ne prend pas en compte sa dimension financière. On demande aux Français de se prononcer sur un projet dont le financement n'est pas prévu. Je comprend mieux que la France soit confrontée à des déficits abyssaux si nos politiques et dirigeants de grandes entreprises raisonnent de la sorte. Nous en SudGironde on regarde d'abord si on a les moyens de nos ambitions avant de décider d'un projet. Il est inadmissible que les financements n'apparaissent pas dans l'enquête! je m'oppose fermement à ce projet GPSO dont le coût n'est plus compatible avec les finances d'un état en quasi faillite
1157	Envoyé le 03/12/2014 Nom : PARTARRIEU Prénom : Muriel Département de résidence : 64 Commune de résidence : Biarritz Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pyrénées-Atlantiques AVIS : LGV pour quoi? A l'heure du Développement durable, le Respect de l'Environnement est une priorité, n'est-il pas possible de rénover et améliorer le réseau déjà existant? LGV pour qui? Gagner 1h de trajet au détriment de la nature, du paysage, de la population et des habitations locales! Le confort des gens qui ne vivent pas dans la région est-il plus important que la préservation et la qualité de vie des locaux? Et l'impact au niveau touristique pour les gens qui apprécient le paysage et le cadre si particulier?! Les grandes entreprises ne voient que l'aspect économique. Gagner de l'argent, sans tenir compte du milieu naturel. Imposer des projets sans tenir compte de l'impact, sans aucun recul. La politique européenne c'est une chose, la politique régionale et départementale et surtout l'opinion locale doit être la priorité. NON A LA LGV!!!!
1158	Envoyé le 03/12/2014 Nom : DEVILLERS Prénom : Claude Département de résidence : 47 Commune de résidence : FEUGAROLLES 47230 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : FEUGAROLLES 47230 AVIS : Trop cher Ne favorise pas le Lot et garonne Si rapide pour Toulouse, ne s arretera pas à Agen Gain de temps insuffisant Destruction des zones rurales

	Opposition sur le projet SOLUTION Réaménager les voies existantes
1159	Envoyé le 03122014 Nom : CAFFRAY Prénom : Maxime Département de résidence : 40 Commune de résidence : RIVIERE SAAS ET GOURBY Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes, Pyrénées Atlantiques AVIS : Je suis opposé à ce projet que je juge inutile, ruineux et destructeur pour notre cadre de vie. Je suis pour la rénovation des voies existantes et leur utilisation efficiente.
1160	Envoyé le 03/12/2014 Nom : Beauvillard Prénom : Patrick Département de résidence : 47 Commune de résidence : Tombeboeuf Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Region (conseiller régional d'Aquitaine) AVIS : Enquête publique LGV : Avis de Patrick Beauvillard Conseiller Régional d'Aquitaine (Lot-et-Garonne) Président de la Commission d'Evaluation des Politiques Publiques L'enquête publique sur le projet GPSO de ligne LGV de Bordeaux à Toulouse (ainsi que de Bordeaux à Dax) concerne un projet élaboré il y a 10 ans, issu d'une vision technologique datant des années 70. Entre temps, la technologie et la société n'ont cessé d'évoluer : les attentes sociétales ne sont plus les mêmes, les crises financières pèsent sur les finances des Etats et des collectivités, leurs conséquences sur la précarité sociale de nos concitoyens sont dramatiques, les démocraties sont mises à mal, les phénomènes de violence explosent, les indicateurs montrent une plongée vers l'abime d'un point de vue écologique et climatique… Concernant les aspects techniques du dossier, je soutiens totalement la contribution du député Gilles Savary, et du groupe Europe Écologie Les Verts du Conseil Régional d'Aquitaine. Je suis également co-auteur d'une contribution déposée par mon groupe, Aquitaine Région Citoyenne. Par cette contribution plus personnelle, je souhaite porter le débat au niveau politique, humain, sociétal et démocratique. Peu à peu, nos concitoyens prennent conscience que notre modèle économique, qui repose exclusivement sur la croissance et elle-même sur l'usage illimité de ressource pourtant finies, est à bout de souffle. Ils comprennent, de façon plus précise que les politiques, qu'il est indispensable d'inventer un autre modèle, à la fois pour des raisons financières, économiques, sociales, écologiques, démocratiques et éthiques. Malheureusement, les leaders politiques ne réfléchissent pas au changement radical qu'il est indispensable d'imaginer. Ils préfèrent

maintenir le status-quo, faire comme si rien n'avait changé, et s'entêtent dans une position qui nous rapprochera encore un peu plus, et dangereusement, du point de rupture entre les peuples et leurs représentants.

C'est pour ces raisons détaillées ci-après que je conteste totalement l'utilité du projet GPSO. C'est pour ces raisons également que je soutiens une alternative plus moderne, en restaurant les lignes existantes, et dont l'utilité sociétale serait très supérieure.

Utilité pour quel public ?

La question de l'utilité n'a de sens qu'en rapport à un éventuel bénéficiaire de l'action. Or, n'oublions pas que ce projet a toujours été présenté aux aquitains comme double: d'un côté Bordeaux - Toulouse, dont les bénéficiaires éventuels ne sont pas les aquitains mais nos amis Toulousains, et de l'autre le tronçon Bordeaux - Hendaye pour relier l'Aquitaine à l'Espagne par la grande vitesse. Le Président de la Région Aquitaine a toujours clamé le caractère "indissociable" de ces deux éléments d'un même projet.

Suite à de multiples rebondissements, le projet actuel dessert bien Toulouse, mais abandonne le lien vers l'Espagne. Ce faisant, les bénéficiaires du projet ne sont bien sûr plus les mêmes. Pour les aquitains d'aujourd'hui, la question de l'utilité est même devenue caduque.

Quant aux aquitains de demain, aujourd'hui Charentais, Poitevins ou Limousins, ce projet a pour eux encore moins d'utilité. En revanche, il va grever leur budget de manière démesurée pour une grand nombre d'années.

A financement inconnu, utilité inconnue !

Il est parfaitement inconcevable de poser la question de l' « utilité publique » sans l'associer à la répartition des financements. La question de l'utilité renvoie à la question de la valeur, c'est-à-dire des bénéfices attendus pour un territoire.
La question des clés de répartition du financement n'est pas abordée dans les documents de l'enquête d'utilité publique. Or, même s'il était avéré que le projet apporte des « bénéfices » aux territoires concernés, ils ne pourraient être pris en compte qu'une fois balancés par les effets négatifs, au chapitre desquels figure bien évidemment la question de la part du financement qui pèsera sur les collectivités.

Non seulement cette part est inconnue, mais nous savons que les seules clés de répartition évoquées il y a plusieurs années sont irréalistes puisqu'elles supposent des financements qui depuis ont été infirmés.

Il est donc totalement impossible de fournir un avis du l'utilité du projet, au risque d'émettre une « déclaration de tromperie publique ».

Le syndrome Français : la performance inutile

En 1980, mon professeur d'électrotechnique était particulièrement fier, à juste titre, d'avoir travaillé à la recherche et au développement des turbines du TGV qui allaient être mises en place

l’année suivante en 1981. La technologie française de la grande vitesse date donc des années 70... A cette époque-là, le critère technologique considéré était la vitesse de pointe, et le leadership technique de la France en ce domaine est indéniable.

Malheureusement, il semblerait que notre pays ait une propension certaine à s’enfermer dans une vision étroite et figée de la définition de la « performance », ignorant même le besoin social. A l’époque où la demande de déplacement est beaucoup plus importante, la performance doit-elle se mesurer par rapport à la vitesse de pointe d’un équipement, ou par la capacité à permettre à un grand nombre de voyageur d’effectuer rapidement leurs déplacements. Doit-on privilégier la vitesse de quelques-uns (sur des infrastructures financées par tous), où la performance doit-elle être le résultat d’un compromis permettant au plus grand nombre d’en profiter, en fonction de leurs usages ?

Il serait alors nécessaire de considérer l’utilité globale des infrastructures ferrées, en considérant alors non seulement les déplacements de voyageurs inter-régionaux, mais également infra-régionaux ainsi que le déplacement de marchandise. La performance d’utilité publique est alors la capacité à partager une infrastructure pour répondre à des usages multiples.

L’argument fréquemment avancé en faveur de la création de la nouvelle ligne serait précisément l’incapacité de faire circuler des trains roulant à des vitesses différentes (TGV, TER, Fret) sur une même infrastructure. Or, il est particulièrement surprenant de voir que d’autres pays y parviennent, au prix d’une réorientation de leurs investissements technologiques vers des motrices dont les capacités d’accélération et de décélération sont plus rapides, vers des systèmes de signalisation embarqués de nouvelles générations, et vers un meilleur entretien des infrastructures. C’est la voie que nous devrions privilégier, en mettant la technologie au service des usages et non des performances intrinsèques.

La LGV est présentée par ses promoteurs comme « la seule alternative ». C’est cette vision étroite qui a déjà menée notre pays dans des aventures de leadership technologique avéré mais inutile comme, chronologiquement, avec le « Plan Calcul », le « Concorde », ou le « Minitel ». Evitons aux Aquitains d’en faire à nouveau les frais.

Socialement obsolète

Depuis la crise de 2008, les Français et les Aquitains dans leur grande majorité comprennent que le modèle économique actuel, fondé sur toujours plus de croissance, n’est pas soutenable. Cette prise de conscience entraîne automatiquement une évolution des usages vers d’autres types de déplacement comme on le remarque notamment avec l’essor du co-voiturage, responsable selon la Présidente de la Région Franche Comté d’une diminution de 10 à 20% du trafic TER. D’autre part, la diminution du pouvoir d’achat des ménages les amène à reconsidérer leurs habitudes en fonction du critère financier. Nous pensons que cela ne cessera d’évoluer comme l’annonce l’augmentation du trafic passager par cars longue distance, secteur qui plus est dont la libéralisation est attendue.

Le modèle économique du TGV où la vitesse coute très cher est donc dépassé, comme en témoigne le changement de stratégie de notre voisin allemand. L’utilité publique c’est de développer des

	solutions permettant au plus grand nombre d'aller un tout petit peu moins vite en payant beaucoup moins cher. Ecologiquement absurde Reportons-nous à l'avis de l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, du 22 Janvier 2014. Ce rapport n'émet pas d'avis sur le projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet. L'Autorité Environnementale conclut en demandant que les points suivants soient documentés, ce qui sous-entend qu'ils ne le sont pas à ce jour : - Les raisons même pour laquelle le GPSO existe par rapport à l'aménagement de la ligne existante - L'évaluation des impacts sur les milieux aquatiques - L'évaluation des incidences sur le réseau Nature 2000 - L'impact sur la biodiversité - L'impact acoustique du projet - La gestion de matériaux nécessaires En d'autres termes, et sans utiliser la « langue de bois » administrative, le dossier GPSO est vide d'un point de vue de son impact environnemental. A l'heure où l'Europe, l'Etat et les collectivités commencent à comprendre l'enjeu que représentent la perte de biodiversité, l'importance de la préservation des milieux fragiles, ou l'importance de la préservation des terres agricoles, nous devrions être prêts à avaliser un projet dont l'impact écologique n'est pas analysé, mais dont on sait, uniquement par notre connaissance intime de notre territoire, qu'il serait énorme. D'un point de vue strictement énergétique, le coût de la grande vitesse est estimé à 2 fois celui des trains traditionnels pour la même vitesse. Il est totalement inacceptable de choisir délibérément un tel surcoût énergétique alors que la priorité doit être donnée à la réduction de la facture énergétique. Démocratiquement dangereux Je termine en soulevant un problème auquel je suis particulièrement sensible, étant Président de la Commission d'Evaluation des Politiques Publiques du Conseil Régional d'Aquitaine. Comme d'autres projets tels que le barrage de Sivens, l'aéroport de Notre Dame des Landes ou la Ferme des 1000 Vaches, GPSO représente un risque réel pour la cohésion sociale. D'une part, les procédures de concertation qui ont été menées l'ont été il y a plusieurs années, dans un contexte différent de celui d'aujourd'hui et à une époque où les populations concernées n'étaient pas alertées. Si elles ont une valeur juridique, leur valeur démocratique est extrêmement limitée et elles ne sauraient être prises comme des gages d'adhésion des Aquitains au projet. D'autre part, le format des enquêtes d'utilité publique ne permet en aucun cas d'organiser la délibération démocratique sur ce qui « fait valeur » pour nos concitoyens. On leur demande de se prononcer sur l'utilité d'un projet mais cela n'a aucun sens. L'utilité sociétale

	de GPSO ne peut-être évaluée par les aquitains qu'en leur apportant l'éclairage leur permettant de discerner les éléments de valeurs et de délibérer sur ce qu'ils perçoivent comme des « bénéfices » (des valeurs positives), ou comme des « maléfices » (des valeurs négatives). La valeur d'un projet comme GPSO ne peut en aucun cas être mesurée par la simple réduction d'un temps de parcours. Elle ne peut l'être qu'un prenant en compte un ensemble de critères dont la définition même doit être l'objet d'un débat démocratique. Ce travail n'a pas été fait, ni par les politiques, encore moins par les citoyens. La défiance de nos concitoyens à l'égard des politiques prend, sa source dans le fait que les critères d'évaluation des politiques publiques utilisés par leurs auteurs ne correspondent plus aux critères que les citoyens souhaiteraient évaluer. Dans ces conditions, poursuivre l'instruction de GPSO et sa mise en œuvre représente un risque démocratique significatif, comme d'ailleurs d'autres projets l'ont laissé entrevoir dramatiquement récemment. La sagesse des décideurs seraient de renoncer à une telle folie.
1161	Envoyé le 03/12/2014 Nom : WAGREZ Prénom : STEPHANE Département de résidence : 33 Commune de résidence : BARSAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BERNOS BEAULAC EN GIRONDE AVIS : Le réchauffement du Ciron entraînerait la disparition du microclimat favorable au développement du botrytis donc à l'élaboration des Sauternes !
1162	Envoyé le 3 /12/ 2014 Nom : Darroze Prénom : Marc Département de résidence : 40 Commune de résidence : Roquefort Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40120 Roquefort AVIS : Entrepreneur dans les Landes depuis 3 générations, nous travaillons un produit de terroir, l'Armagnac, que l'on peut exclusivement produire et élever en Gascogne. Pas de délocalisation en vue, mais au contraire un encrage très fort. Nous vendons des produits dans plus de 40 pays. A ce titre, nous recevons tous les ans de nombreux clients étrangers. De même, je suis amené à me rendre régulièrement à Paris pour rencontrer nos clients et distributeurs. Depuis maintenant 20 ans, des études sont menés afin de sortir le nord des Landes de son isolement. L'A65 est un premier pas, mais le prolongement de la ligne LGV jusqu'à Dax serait pour nous un encouragement supplémentaire à investir sur notre territoire et à imaginer un avenir plus serein pour nos enfants. Vous aurez donc compris que j'espère fortement que les résultats des enquêtes pousseront les différents acteurs du financement de la

	ligne LGV à penser à l'aménagement de notre territoire sur le long terme. Il en va de l'avenir de notre région et de notre département. Merci pour votre écoute.
1163	Envoyé le 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Barsac AVIS : Quel peut être l'intérêt d'une LGV pour aller à Dax au regard des risques que celles-ci ferait prendre à l'écosystème et au vignoble de Sauternes ? Quelle peut être la rentabilité d'un tel investissement, sachant que Bordeaux, la métropole est déjà relié ? Ce projet est un gouffre financier, avec un apport économique bien restreint et un saccage environnemental annoncé
1164	Envoyé le 03/12/2014 Nom : DUFORT Prénom : CHANTAL Département de résidence : 40 Commune de résidence : Capbreton Lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Je m'oppose à ce projet que je qualifie de Grand Projet inutile Imposé et qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Il serait donc plus économe, plus écologique, plus utile de restaurer et de moderniser les voies existantes. Faire gagner quelques minutes à qui ? quels usagers prendront souvent la LGV ? Il est a prévoir que le billet sera cher et ne pourra concerner qu'une élite peu nombreuse . Le co-voiturage et (hélas , je le déplore !) les avions lowcost seront une concurrence redoutable. La LGV se trouvera très vite en déficit ! Tout ça pourquoi ?pour qui ? Ce projet qui saccagera des espaces naturels n'a aucune justification, sinon celle d'enrichir les grandes sociétés du BTP avec l'argent des contribuables. LGV : déficit à très grande vitesse épongé par l'argent public ! C'est clairement NON .
1165	Envoyé le 03.12.2014 Nom : GLORIES Prénom : SANDRA Département de résidence : 33 Commune de résidence : St-Selve Lieu concerné par vos observations (commune, département) : tour le Sauternais et les Graves AVIS : Ce projet de LGV est, à mon sens, un non sens. Gagner encore, toujours, un temps superflu pourquoi? Pour qui? En sacrifiant un microcosme, en modifiant le climat si caractéristique de notre région, source de crus uniques dont raffole le monde entier.. C'est un sacrilège, un génocide, une absurdité. Il est des moments où on doit se poser les bonnes questions: le progrès certes, mais à quel prix? Pourquoi? Là, la réponse quant au

	tracé de la LGV n"est absolument pas justifiée. Cela reste une aberration économique...En "créant soi disant des emplois, vous en supprimez autant...A réfléchir...
1166	Envoyé le 03/12/2014 Nom : CAMUS Prénom : JEAN LOUIS Département de résidence : - Commune de résidence : UZESTE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : UZESTE, PRECHAC, LUCMAU, CAZALIS , BERNOS, CUDOS, ESCAUDES ETC ETC AVIS : M. le commissaire enqueteur, je vous prie de bien vouloir noter ma TOTALE OPPOSITION au projet de nouvelles lignes grande vitesse Bordeaux /Toulouse - Bordeaux/Dax. Ci-après quelques raisons justifiant ma position : Ce projet est illégitime : Depuis ces débats publics vieux d'il y a 9 et 8 ans, non seulement il n'a pas été tenu compte de l'avis majoritaire du public et des élus de terrain concernant l'absence de pertinence des choix proposés, mais encore, en raison de l'évolution de la conjoncture économique contredisant les prévisions exagérément optimistes de RFF, et compte tenu des offres de transport alternatives (autoroute A65, autoroute A63, aviation low-cost, covoiturage, etc...) qui se sont développées entre-temps, ces lignes nouvelles sont aujourd'hui encore moins justifiées qu'elles ne l'étaient hier. De plus, même si elles avaient été utiles, les tracés retenus qui font faire un détour par le site Natura 2000 de la vallée du Ciron pour aller de Bordeaux à Dax et de Paris à Toulouse, en balafrant notre territoire, sont carrément inacceptables. Ce projet est inutile : Les expertises indépendantes l'ont montré, on peut faire aussi bien pour moins cher avec des temps de parcours à peu près équivalents. Il existe déjà des lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax qui ne demandent qu'à être entretenues, sécurisées et modernisées. Il existe aussi une ligne historique Paris-Toulouse par Orléans et Limoges, mal entretenue, au point qu'il s'y est produit un déraillement meurtrier, à Brétigny, le 13 juillet 2013. Pour justifier les lignes nouvelles, le gain de temps pour les voyageurs pressés est sans cesse mis en avant, mais on ne compte jamais les pertes de temps des usagers pour rallier les gares nouvelles extérieures depuis les centres-villes ni celles des riverains qui devront faire des détours pour passer d'un côté à l'autre de la ligne... Dans l'analyse socio-économique, on ne compte pas non plus les pertes de valeur du foncier dans les zones impactées. Seul le gain de temps est chiffré. Ce projet est dévastateur : Le chantier de LGV au nord du département nous a montré qu'une emprise de LGV est encore plus importante qu'une emprise d'autoroute. Actuellement, il est prévu de prendre 140 m d'emprise en moyenne et d'impacter 4.830 hectares mais, sur Tours-Bordeaux, ce sont environ 16 hectares par kilomètre de ligne qui auront été sacrifiés, soit 160 m. Ce chantier a démontré aussi que les belles

	promesses faites par RFF avant l'enquête publique ne sont pas tenues. RFF s'est effacé au profit du concessionnaire non lié par les promesses des autres... Outre les atteintes irréversibles à la forêt et les multiples dégâts commis sur les sites naturels encore préservés, la ligne constituerait une coupure du territoire impossible à compenser. Ce projet est ruineux : Au moment où la dette de la France bat tous les records, où RFF peine à trouver les fonds nécessaires à l'entretien indispensable du réseau et où l'État cherche par tous les moyens à réduire ses dépenses, ce projet, qui s'adressera à une minorité fortunée d'usagers du rail, est estimé à 9,5 milliards d'euros. JE ME RANGE PAR CONSEQUENT DERRIERE L'AVIS DE LA COUR DES COMPTES ET ESTIME DE MEME QUE CE PROJET EST NON PERTINENT. JE DEMANDE EN TANT QUE CITOYEN ET CONTRIBUABLE QUE MON ARGENT SOIT UTILISE POUR DES PROJETS OU L'INTERET GENERAL EST EFFECTIF. Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués. JL Camus
1167	Envoyé le 3 DECEMBRE 2014 Nom : Roborel de Climens Prénom : Xavier Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Quel gain de temps entre Bordeaux et Toulouse ? Les quelques minutes gagnées sur ce trajet justifient-elles des investissements aussi importants ? Avons-nous les moyens d'engager de telles sommes ? Il semblerait que non, en lisant les rapports de la Cour des Comptes et en écoutant les propos du Premier ministre. Par ailleurs, l'ampleur des dégâts irréversibles qui seront causés à l'environnement sur toute la longueur du trajet et au vignoble en particulier, mérite que l'on réfléchisse bien avant d'engager de tels travaux. Ne serait-il pas plus judicieux de moderniser les voies existantes.
1168	Envoyé le 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 82 Commune de résidence : Bressols Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bressols AVIS : Monsieur le président de la commission de l'enquête publique sur la LGV BORDEAUX TOULOUSE Je soussigné, Aline BEJON, 792 A chemin des rigauds 82710 Bressols. J'ai l'honneur de vous faire connaitre mon opposition au projet de

	la ligne LGV Bordeaux à Toulouse dans le projet GPSO. Ces éléments décisifs, à l'heure, sont minables, ils seraient d'ordre plus logique d'améliorer le réseau existant !
1169	Envoyé le 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 82 Commune de résidence Bressols Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bressols AVIS Soyons honnêtes, ce projet a pour unique but de rivaliser avec l'avion et donc de faire du bénéfice en attirant plus de voyageur. D'ici le temps que votre projet soit bénéfique, les trains n'existeront plus. Les voitures électriques sans chauffeur avec batteries au graphène vont les remplacer. Les voitures sans chauffeur pourront aller au moins 2 fois plus vite qu'aujourd'hui (soit à peine 3 heures pour un Toulouse - Paris) contre votre malheureux 3 heures 40 minutes plus le temps des transports en commun. De plus, grâce aux batteries en graphène, les trajets seront quasiment gratuits; une simple recharge garantie l'autonomie du trajet.
1170	Envoyé le 03/12/2014 Nom : sichel Prénom : david Département de résidence : 33 Commune de résidence : bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département): sauternes AVIS : Contre le projet de LGV bdx /toulouse. un projet nul...qui endommage une des régions viticoles les plus réputées au monde. pour quoi ? pour qui ?
1171	Envoyé le 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 92 Commune de résidence : COURBEVOIE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : VALLEE DU CIRON - BARSAC / SAUTERNES / GRAVES AVIS : Dans la mesure où ce projet porterait atteinte aux équilibres écologiques permettant la production de nos vins renommés mondialement, par l'intervention notamment sur la vallée du Ciron, je donne un avis négatif à ce projet.
1172	Envoyé le 03/12/2014 Nom : LLONCH Prénom : Jacques Département de résidence : 47 Commune de résidence : BARBASTE 47230 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Département Lot et Garonne 47 AVIS :

	Ce projet en l'état est inutile et coûteux. Il n'amènera rien en terme économique et il sera très cher non seulement à la réalisation mais par la suite en terme d'exploitation. Alors que tout le monde (Cour des comptes, Conseil économiques, Cabinets d'experts, Hauts dirigeants de la Sncf, Beaucoup d'élus etc.....) s'accorde pour dire que cette ligne est inutile en grande vitesse il est incompréhensible de voir deux présidents de régions s'arquebouter à ce point si ce n'est pour défendre leur égo. Leurs positions sont suicidaires. Une ligne rénovée à 200/220 kmh est largement suffisante. Plus grave encore, sont les informations erronées que donnent Rff pour vendre le projet. Aujourd'hui soyons pour une fois sérieux et évitons de dépenser inutilement l'argent du contribuable. A la limite mettons le ailleurs dans d'autres secteurs qui en ont bien besoin. Vivons dans la limite de nos moyens.
1173	Envoyé le 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : - Commune de résidence : - Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Communes de l'appellation Sauternes : sauternes, bommes, barsac, preignac, fargues AVIS : Le projet de LGV Bordeaux Toulouse met en péril toute une économie. En modifiant le Ciron, acteur primordiale dans la production du Sauternes, la LGV modifierait le microclimat de cette appellation et entraînerait sa perte. Et ce n'est pas seulement la perte d'un vin mais aussi de tous sas acteurs, des propriétaires aux "petites mains", en passant par les commerciaux et le tourisme.
1174	Envoyé le 03/12/2014 Nom : PERISSINOTTO Prénom : Ghislaine Département de résidence : 47 Commune de résidence : BARBASTE 47230 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne 47 AVIS : Je suis défavorable à ce projet car ruineux pour les finances publiques et inutile dans sa forme. Ruineux à la réalisation mais aussi ruineux à l'exploitation. En terme économique il n'amènera rien de plus. Le temps gagné fait sourire. La cour des comptes, des cabinets d'experts, de hauts dirigeants de la snif, beaucoup d'élus démontrent que ce projet est aujourd'hui dépassé. Nombre de pays européens adoptent des lignes à 200/220 kmh et c'est largement suffisamment. Arrêtons de vivre au dessus de nos moyens et s'il y a trop d'argent à dépenser utilisons le pour des projets qui ferons le bonheur de nos concitoyens c'est à dire des projets utiles qui profiterons au plus grand nombre. Alors oui à la rénovation des lignes actuelles.
1175	Envoyé le 03/12/2014 Nom : -

	Prénom : - Département de résidence : 16 Commune de résidence : balzac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : balzac AVIS : eviter l'assassinat d'un terroir si precieux
1176	Envoyé le 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 75 Commune de résidence : Paris Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Paris AVIS : Ce projet menace des vignobles classés. C'est un non sens économique et écologique qui va susciter sans doute encore plus d'oppositions qu'un certain projet de barrage. Avis FORTEMENT négatif
1177	Envoyé le 03122014 Nom : REGONESI Prénom : Benjamin Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Concernant le projet de LGV, il me semble évident que le fait de développer des grandes lignes au détriment de courtes dessertes répond aux besoins d'un petit nombre -des plus fortunés au vu des prix d'accès aux TGV en cours actuellement- pour délaisser la majorité- ceux qui voient leurs trains supprimés chaque jour sur la ligne du Medoc par exemple-. Le coût de ce projet, son incidence sur l'environnement, liés à la privatisation de plus en plus effective de la SNCF ne répond donc pas a l'intérêt général mais bien a des intérêts économiques de faire de Bordeaux - en lien avec Euratlantique- un lieu d'accueil de multinationales ou il fait meilleur vivre qu'a Paris ou en RP.
1178	Envoyé le 03/12/2014 Nom : FOUBET Prénom : JEAN_PIERRE Département de résidence : 33 Commune de résidence : BORDEAUX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAUTERNES AVIS : La foret des Landes est vaste, un contournement eloigné de la LGV des zones de viticultures rares comme celui du sauternais doit etre possible sans bousculer l'ecosysteme necessaire à la production de ces vins. Une travée pour le passage des TGV entravera les reseaux hydriques.
1179	Envoyé le 03/12/ 2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 24 Commune de résidence : Coulounieix-Chamiers

	Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toutesles zones traversées par les projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux -Espagne agne AVIS : Ce sont là des grands projets inutiles, entraînant des travaux énormes et des nuisances de portée générale. Les investissements de ce type ne sont pas rentables, ni pour les gestionnaires, ni pour les usagers. De plus, ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes. D'autre part, ces travaux détruiraient des milliers d'hectares de zones boisées, de terres agricoles, de zones humides, ZNIEFF..., à quoi il faut ajouter l'impact lié aux gravières, lignes HT, tout cela alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les sept ans en France. Et tout cela pour faire gagner quelques minutes à une minorité de voyageurs alors que les principales pertes de temps dans les transports ferroviaires touchent la majorité des usagers à cause des retards dus à la nécessité d'améliorer les voies ferrées existantes. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts/avantages retirés par la collectivité, ces projets ne méritent en aucun cas ce qualificatif.
1180	Envoyé le 03/12/2014 Nom : FARBOS Prénom : Jean-Jacques Département de résidence : 47 Commune de résidence : FAUGUEROLLES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LOT ET GARONNE AVIS : future LGV Bordeaux-Toulouse. Si, compte tenu des difficultés financières et autres opposants (actuels et futurs) elle ne se fait pas selon les études réalisées, elle emprunterait la ligne existante, telle que le préconise la contre étude effectuée par un cabinet spécialisé. Elle va alors traverser des villes et villages Lot et Garonnais et bouleverser les paysages et habitudes de vie. En effet il sera nécessaire de fermer le long des voies par des clôtures ou des murs antibruits. Comment seront réalisées les passages pour les animaux qui circulent entre coteaux, haute plaine et plaine ?. Il faudra supprimer les passages à niveau et faire des ponts au dessus des voies. 5 passages à niveau sur la commune de Fauguerolles. Il n'y aura pas 5 ponts! Il sera nécessaire de réaliser de nouvelles routes pour accéder à ces quelques ponts. Qui financera ces travaux hors LGV ? Il y a un shunt de prévu sur cette étude pour supprimer les courbes au delà de Tonneins jusque avant Ste Hilaire. Il préconise une tranché dans la colline au dessus de Nicole, en bordure du centre d'enfouissement des déchets !!! Il traverse la plaine du Lot entre Aiguillon et St Radegonde, forcément hors inondation (PPRI). Donc le viaduc sera plus long que pour la Baîse à Feugarolles !!!!. Il se poursuit par des tunnels (3) et autres viaduc (2) pour sortir avant Ste Hilaire. A ce jour pas grand monde est informé par cette contre étude. Autant les Mairies que les habitants concernés. Il est évident que le problème de contestation actuel fait fi de tous problèmes qui seront rencontrés par une réalisation sur la voie existante. Il me semble que le pour et le contre aurait dû être présenté simultanément. C'est à dire que les 2 études soient menées en parallèle. En effet si la création préconisée est préjudiciable financièrement, les travaux (100 m

	de large !!!) seront certainement beaucoup moins préjudiciable que sur la ligne existante. Car beaucoup plus de personnes seront concernées. Qui financera la moins-value des habitations et autres logements limitrophes. Je pense que mettre des moyens pour aller de plus en plus vite d'un point à un autre paraît étonnant, surtout que certains utilisations de ces nouvelles lignes pourraient être remplacés par des moyens audio visuels existants..... Mais bon il faut faire de grands travaux pour créer de l'emploi et utiliser les milliards que propose l'Europe ces derniers temps.....
1181	Envoyé le 03/12/2014 Nom : PAULAIS Prénom : Hélène Département de résidence : 33 Commune de résidence : BORDEAUX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE LANDES AVIS : Je suis radicalement opposée à ce projet de LGV pour les raisons suivantes : -détérioration de la nature (bois et zones humides, nappes d'eau et sources) et des terres agricoles et autres pollutions de l'air engendrées par le chantier, - conséquences sur l'environnement humain (cf la construction de la LGV Tours-Bordeaux), - coût prévu de l'opération d'au moins 13 milliards d'euros (!) - limitation du profit escompté (gagner quelques minutes) réservé à une minorité de privilégiés au détriment de l'entretien des voies existantes qui sont, elles, d'une véritable utilité publique et dont il s'avère que l'aménagement aboutirait quasiment au même gain de temps pour 4 fois moins cher (cf: étude Claraco).
1182	Envoyé le 03/12/2014 Nom : philippe Prénom : stuyck Département de résidence : Commune de résidence : belgique Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : en tant que journaliste .....
1183	Envoyé le 03/12/2014 Nom : Michon Prénom : Edwige Département de résidence : 33 Commune de résidence : Cussac-Fort-Médoc Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Barsac Sauternes AVIS : Le passage de la ligne LGV, coûteux et d'une utilité douteuse détruirait les fleurons de nos liquoreux en détruisant l'équilibre naturel propice à leur naissance, pour un gain de temps dérisoire.
1184	Envoyé le 03/.12/.2014

	Nom : JEANGUYOT Prénom : MICHEL Département de résidence : Commune de résidence : LUCBARDEZ ET BARGUES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SUD GIRONDE. LANDES ET PYRENEES ATLANTIQUE. AVIS : Oppose a la creation d une nouvelle ligne TGV. Favorable a l amelioration de la ligne existante Bordeaux . frontiere Espagnole a grande vitesse .Surtout compte tenu de la situation financiere a la fois de RFF et de la SNCF.
1185	Envoyé le 03/12/2014 Nom : Roubert Prénom : Béatrice Département de résidence : 46 Commune de résidence : Castelnau-Montratier Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Montauban AVIS : Ce projet de nouvelle ligne, objet de l'enquête d'utilité publique en cours me permet de m'exprimer à son sujet. Je vais donc, ci-dessous, vous faire part de mes observations et vous demande d'annexer la présente aux registres d'enquête : Ce projet reçoit, aujourd'hui, une estimation de dépenses estimée à Neuf milliards d'euros (9 000 000 000 €) dont le coût sera supporté par l'ensemble des collectivités territoriales locales (Régions, Départements, Communautés de Communes ou urbaines…) Ce financement signifie que c'est nous qui paierons la note avec pour corollaire la diminution des moyens dont disposeront d'autres politiques publiques telles que l'éducation, les transports TER, la santé, etc…). La construction de cette nouvelle ligne se fera au détriment des lignes existantes notamment Paris, Orléans, Limoges, Toulouse ; ligne majeure pour l'aménagement du territoire, dont la pérennité ne sera plus assurée : suppression d'arrêts dans certaines gares, suppression de guichets « humains », suppression du statut « gare grandes lignes » pour certaines d'entre elles (Cahors par exemple). Sa construction nécessitera la mise en place d'environ 30 millions de mètres cubes de matériaux calcaires, ce qui implique la création, donc l'exploitation de nombreuses carrières et gravières et donc un trafic lourd et polluant important sur les routes et ceci pendant au moins 7 ans ! Elle nécessitera également la destruction de près de 5000 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, des zones humides, des espaces protégés, des nappes d'eau… Pourtant ; une solution alternative est possible (le but de l'Enquête d'utilité publique est également de recueillir et apprécier les contre propositions): Les conclusions d'une étude indépendante réalisée par le bureau d'études « CLARACO » missionné par un collectif d'élus et plusieurs associations le démontre ! Cette étude démontre que l'aménagement de la ligne existante Toulouse Bordeaux permettrait d'économiser 6 milliards et éviterait un désastre écologique pour une différence de temps de trajet estimé entre 6 et 13 minutes et aurait l'avantage de développer le trafic ferroviaire sur le nord toulousain. Si nous reprenons ce que faisait ressortir la tenue des « Assises ferroviaires en 2011 (source Ministère de l'écologie) : « … Essoufflement du modèle TGV et crise de croissance du TER, déclin ininterrompu du fret ferroviaire, dégradation de l'état du réseau classique, course irraisonnée à l'extension du réseau à grande

	vitesse, sont autant de signes révélateurs d'un modèle économique qu'il est vital de réinventer aujourd'hui… » L'article 1 du Grenelle de l'Environnement en 2009 indiquait : « … Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable… » La Cour des Comptes, en 2014 confirmait en ces termes : « …Un modèle à bout de souffle, devenu insoutenable.. / La croissance du trafic TGV s'est, depuis l'origine, faite au détriment des autres trains longues distances …/…dont la fréquentation a été divisée par cinq au cours des 30 dernières années…/…Dans les faits, la SNCF réduit le choix ferroviaire au TGV en le substituant à d'autres trains pour les dessertes qu'il assure… » La Cour dénonce cette captivité des voyageurs qui accentue les inégalités entre territoires. Elle remet en question la pertinence économique, sociale et environnementale de l'investissement public dans ce mode de transport. La Cour des Comptes indique « Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est pas assuré ! » C'est pourquoi, ayant listé mes arguments, par la présente, je vous signifie mon total désaccord sur ce projet et mon vœu de voir maintenue et développée la ligne Toulouse, Orléans, Limoges, Paris. Je vous demande de verser ma contribution aux registres d'enquête tel que le prévoient les textes régissant les enquêtes publiques.
1186	Envoyé le 03/12/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : MOIRAX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : MOIRAX AVIS : Le gain de temps promis (mais sera t'il tenu, il suffit de voir le nombre de train partant et arrivant aux horaires prévus) ne justifie absolument pas l'investissement chiffré à ce jour (quelle sera le coût réel de ce projet au moment de la mise en service?). La modernisation et la SECURISATION du réseau actuel me semblent infiniment plus justifiées.
1187	Envoyé le 03/12/2014 Nom : LE COLLEN Prénom : ERIC Département de résidence : 33 Commune de résidence : LES PEINTURES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAUTERNES ET BARSAC AVIS : Les projets de lignes LGV Toulouse et Pau vont détruire un écosystème original et unique .L'importance du Ciron est nié dans ce projet qui va détruire le secteur économique des vignes de Sauternes et Barsac. Il faut que ce projet soit revu et amendé dans le respect de la nature, des populations et des activités économiques liées au vin de la région.

1188	Envoyé le 03/12/2014 Nom : LARCHE Prénom : Christophe Département de résidence : 33 Commune de résidence : SAINT SELVE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT SELVE AVIS : Je suis opposé au projet de nouvelle ligne LGV Bordeaux - Toulouse !!! - Cout exorbitant et inapproprié par rapport à l'intérêt collectif compte tenu la situation économique actuelle du pays. - Désastre écologique pour nos villages (passage dans des zones natura 2000) - Aucun intérêt pour les habitants : ils regarderont passer des trains à grande vitesse qui ne solutionneront pas les véritables problèmes de transports pour rejoindre les agglomérations urbaines ou désenclaver certaines communes qui se désertifient. Il faut espérer que la sagesse l'emporte et que ce projet de ligne à grande vitesse inutile et couteux ne voit jamais le jour !!!
1189	Envoyé le 03 12 2014 Nom : FONDENEIGE Prénom : JEAN-MARC Département de résidence : 82 Commune de résidence : Montauban 82000 (côté Bressols) Lieu concerné par vos observations (commune, département) chemin de gimbelet Montauban à 800m du site de la future gare : TGV AVIS : Bonjour, La LGV est nécessaire j'en conviens (bien que l'on se demande si c'est pour les usagers ou pour satisfaire à un plan ferroviaire européen ?) mais pas aux dépends des résidents concernés qui vont subir cette LGV. et j'en fais partie. Pour me situé : Je suis juste en bordure de la voie ferrée Montauban / Toulouse, " "chemin de gimbelet ", là même, où vont être doublées les voies actuelles permettant de ne pas interrompre le trafic lors du creusement des tranchées pour abaisser la plateforme de celles ci en vue de la gare de liaison LGV / TER. Déjà vu que les voies se rapprocheraient, Quid du bruit ? Que va t'on nous proposer comme "palliatif " si ce projet abouti ? Sans oublier les nuisances de tous ordres pendant les travaux sur la zone de la gare... La grande question que tout le monde est en droit de se poser, et à ce jour RFF s'est bien gardé d'y apporter une réponse lors des consultations publiques: Pourquoi avoir rapproché la LGV de la ville de Montauban, nécessitant une courbe d'un rayon inférieur (illogique sur une LGV) alors qu'il était plus simple de construire cette ligne en " suivant " le tracé de l'autoroute A62,? N'était ce pas le projet de 1986 et qui avait reçu entre autres,l'aval du monde écologique (sous réserve de nouvelles implantation de végétaux en remplacement de ceux arrachés) sauf méprise de ma part ?

Que la gare LGV (et TER) soit 5 à 8 km plus loin ne porterait pas à conséquence, en matière d'accès puisque un échangeur routier sur l'A 62 va être construit "logiquement"...
La future gare TGV y trouverait autant sa place, il y aurait moins de nuisances dues aux bruits ferroviaires le long de cette zone boisée, sans occulter le nombre d'habitions à ne pas rayer du paysage...

Avec l'emplacement projeté, va être bouleversé tout le réseau des eaux de ruissellement .
Vous n'êtes pas sans ignorer , du moins je l'espère, que sous l'emplacement prévu de la gare, existe une nappe phréatique sur laquelle sont implantés de nombreux puits séculaires, permettant à tout à chacun d'arroser économiquement jardins potagers et cultures...Que va t'il en advenir ?
Savez vous que lors de la jonction de la rocade de Montauban à l' A 62 certains puits se sont taris ?
Pourquoi tenter un nouveau désordre écologique, dans le meilleur des cas?
Par intérêt, pour " vendre " de l'eau?

Déjà que les voies ferrées existantes " bougent " constamment, il ne se passe pas un mois sans qu' un engin vienne consolider la voie et ce malgré la RVB qui y a été faite, est il raisonnable de penser que ce terrain supportera de façon pérenne une gare TGV en hauteur / TER semi enterrée ?

Quand au "mur" sur laquelle va être construite la LGV, là on frise le délire.
Hormis le côté esthétique désastreux, ce remblai choisi, alors qu'un déficit abyssal en m3 de terres disponibles est déjà chiffré, va couper en deux l'environnement, avec des conséquences peu mesurables actuellement.
Pour les plus logiques: Sens des vents, températures, ruissellement des eaux pluviales, cultures scindées, voiries déviées ... Impacts qui pèseront lourd dans le futur sur le voisinage de cette LGV...

D'une façon générale sur le bien fondé d'une gare TGV à Montauban, je m'interroge:
Simple rappel :Toulouse / Montauban 50 km ... Montauban / Agen 60 km
Un TGV n'est rentable que si il s'arrête peu, avec ces 2 gares, où est la rentabilité
que ce soit en matière de temps, de consommation énergétique, sans oublier l'usure du matériel roulant ?
Y ajouter une gare TER si proche de la gare actuelle de Montauban, relève à mon sens d'une aberration pécuniaire,
Les principaux usagers du département et alentours s'y rendront en bus (ligne desservant la zone industrielle proche, donc une ou deux stations de plus sont envisageables ...) ou en automobiles puisque un parking plus vaste que celui de la gare actuelle y est prévu,
Ceux qui viendront par le TGV de Paris, Bordeaux, Toulouse... seront pour la majorité attendus directement sur place qu'ils soient des particuliers ou " des entreprises" ou feront appel aux taxis , voir utiliseront le bus.

Mais des conséquences collatérales de cette gare TGV qui s'en soucie au sein "des décideurs" locaux ou nationaux ?

Que va t'il rester de l'environnement verdoyant qui nous a fait nous

	établir dans ce secteur il y a 12 ans, fuyant l'agitation de la région parisienne quand la folie des promoteurs va couvrir le secteur de lotissements, avec pour arguments de vente " Tout à côté du TGV , Paris à 3 h " ? Cette LGV est la seule restant au programme national. Dont acte. Pourquoi Messieurs nos édiles, vous semblez faire abstraction du dernier rapport officiel attestant qu'aucune gare intermédiaire TGV n'est rentable... Alors pourquoi vouloir en ajouter une, voire deux, à cette liste édifiante? Serait ce une simple volonté politique d'avoir SA gare TGV au mépris de l'intérêt financier national, au mépris des personnes qui vont être déracinées, au mépris de ceux qui comme nous ont choisi Montauban pour sa qualité de vie, au mépris de l'environnement écologique ?.. De là, à le penser... 3 décembre 2014. Jean-Marc FONDENEIGE.
1190	Envoyé le 03 12 2014 Nom : Fournier Prénom : Francis Département de résidence : 47 Commune de résidence : Layrac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Layrac, Lot et Garonne AVIS : Pourquoi et à cause de qui avons nous à débattre du tracé de la future LGV qui il y a plusieurs années semblait convenir à la majorité et était le moins impactant? Monsieur le maire d'Agen et président de l'AAgen voit les choses différemment et préfère SACRIFIER le village de Layrac et un plus grand nombre de Layracais dans la plaine de Garonne avec le tracé H228. Tracé qui s'avèrera, comme toujours dans les grands travaux, bien plus onéreux qu'annoncé surtout pour le passage souterrain du tronçon instable de Moirax. A-t-on réfléchi aux risques d'inondation qui ont déjà touché durement la population Layracaise? Non, pas les politiques de l'AA qui n'étant pas directement concernés ont préféré suivre les consignes données depuis la mairie d'Agen. Si la LGV doit se faire et que l'on ne peut pas réaménager la ligne existante il est évident que l'on doit choisir impérativement la ligne la moins dommageable, c'est à dire le tracé H228 ter. Cependant il ne faudra pas oublier que ce tracé H228 ter nous est proposé comme ultime recours pour éviter le H228 et pour nous faire oublier le tout premier tracé avec ses deux ponts sur la Garonne.
1191	Envoyé le 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : LE PASSAGE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LE PASSAGE

	AVIS : Projet non écologique,gaspillage de terres agricoles de très bonne qualité. Investissement beaucoup trop important pour un gain de temps minime. Gaspillage de l'argent public en cette période de crise, Sachant que les lignes TGV ne sont pas rentables d'après la cour des comptes. Détérioration du patrimoine : châteaux, vignobles, forêts... On ne connait pas la répartition du financement du projet, sachant que l'Europe ne participe pas.
1192	Envoyé le 03/12/2014 Nom : Lurton Prénom : Gonzague Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : barsac, sauternes, sud des graves AVIS : Les risques de destruction ou même modification de l'écosystème si fragile de la vallée du Ciron peut remettre en cause les caractéristiques micro-climatiques qui ont permis la naissance des grands vins liquoreux de la région bordelaise. Ces vins ont une réputation mondiale et portent l'image de la distinction et de sophistication française dans le monde depuis plusieurs siècles. Ils sont le fruit d'un miracle naturel qu'il est insensé de mettre en péril. Il faut absolument prévoir une modification du tracé prévu pour éviter cette zone
1193	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : BOUTROIS Prénom : Jean Marc Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC AVIS : • Non à ce projet ruineux : Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long

terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État.

- La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique.
- Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.

• Non à ce projet dévastateur :

- Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.
- La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés).
- La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.
- Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension.
- L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc.
- L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation !

• Non à ce projet inutile :

- Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée.
- À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains.
- Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco).
- Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le

	Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». □ La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. □ Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. □ Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.
1194	Envoyé le : 03/.12/.2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 37 commune de résidence : Azay Le Rideau lieu concerné par vos observations (commune, département) : Vallée du Ciron, Sauternais, Barsac, AVIS : Comment est-ce possible de faire preuve d'autant d'incompétence et de méconnaissance en détruisant volontairement l'économie du Sauternais ? La question mérite d'être posée sous cet angle. Pour créer ces vins liquoreux il est notoirement connu au plan mondial qu'il faut favoriser une pourriture noble le Botrytis Cinerea au dépends d'une pourriture grise. La vallée du Ciron, préserve cette unicité et fait du Sauternais une zone aussi unique que pourrait l'être la vallée du Roquefort avec ces conditions thermiques et hygrométriques uniques elles aussi. Or en construisant la LGV au travers de cette vallée, il est aisément démontrable que vous allez modifier l'équilibre écologique et hydrologique du secteur en - acidifiant la zone (ce qui favorise le développement de la pourriture grise) - réchauffant le secteur au delà des 9 °C optimum au développement de la pourriture noble et à nouveau favoriser la pourriture grise. Autrement dit vous détruisez tout le Sauternais en faisant cela ! Alors pourquoi prenez-vous un risque si insensé de voir des particuliers et des viticulteurs bloquer votre permis de construire en allant au tribunal administratif, voire au Conseil d'Etat au risque de vous faire traiter d'incompétents et de vous couvrir de

	ridicule ? Quel intérêt avez-vous à cela , alors que vous n'avez aucune chance de réussir ? Nb: j'ai déjà participé à bloquer un permis de construire d'une construction de la RATP en 1987 en plein Paris 14 en 1987 avec Maitre Christian Huglo le mari de Corine Lepage et je mettrais là encore ma contribution à ce dossier. Pour info, les particuliers ont gagné en allant jusqu'au Conseil d'Etat : c'était une première en France et encore on était en 1987, bien loin de préoccupations écologiques !! (NB: j'ai été candidat écologiste aux législatives en Indre et Loire en 2007 + j'ai écrit un livre scientifique sur l'eau aux éditions l'Harmattan en 2006). Revenez un peu les pieds sur terre ! Allez écouter les viticulteurs du Sauternais et modifiez très vite votre tracé avant de vous couvrir de ridicule auprès des médias que nous ne manquerons pas d'alerter sur le sujet. Vouloir mettre à plat une économie unique au niveau mondial ne semble pas franchement d'actualité !!! Bien cordialement dans l'espoir de vous voir réagir avant que nous enclenchions la machine médiatique et administrative contre vous.
1195	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : Sarraute Prénom : Alain Département de résidence : 92 commune de résidence : Saint-Cloud lieu concerné par vos observations (commune, département) : Podensac - Barsac - Sauternes AVIS : Les vins français viennent - en valeur - au deuxième rang de nos exportations, juste après l'aéronautique. Cela mériterait déjà qu'on réfléchisse à deux fois avant de raser un vignoble... Mieux encore : les vins de Bordeaux sont les plus prestigieux du monde, c'est unanimement reconnu. Cette polémique, certainement née dans un cerveau dérangé, n'aurait donc jamais dû naître. Car on peut poser la question d'une autre façon : a-t-on jamais imaginé raser le Musée du Louvre pour faire passer un métro ou un tramway ? C'est pourtant bien ce qu'on se propose de faire ici. Tout cela pour gagner quelques minutes (combien exactement ?) sur le trajet Bordeaux-Toulouse ! Quelques minutes qui coûteront très cher aux contribuables, et plus cher encore aux usagers, obligés de payer leur billet au prix fort ! Quant à l'équilibre de notre commerce extérieur... Les dirigeants de la SNCF seraient bien mieux inspirés en se penchant d'abord sur les innombrables problèmes de régularité, de propreté et de sécurité dans les trains existants, qu'ils soient à grande vitesse ou pas. Au besoin en allant voir ce qui se passe chez nos voisins : les Allemands, les Italiens ou les Irlandais n'ont pas le TGV, mais voyager en train dans ces pays-là est un plaisir, pas une corvée. Et en Suisse, où la ponctualité est un mode de vie - tradition horlogère oblige - une correspondance se prend systématiquement sur le quai le plus proche. On comparera utilement avec la gare de Bordeaux, pourtant très récente...

1196	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : Sarraute Prénom : Alain Département de résidence : 92 commune de résidence : Saint-Cloud lieu concerné par vos observations (commune, département) : Podensac - Barsac - Sauternes AVIS : Les vins français viennent - en valeur - au deuxième rang de nos exportations, juste après l'aéronautique. Cela mériterait déjà qu'on réfléchisse à deux fois avant de raser un vignoble... Mieux encore : les vins de Bordeaux sont les plus prestigieux du monde, c'est unanimement reconnu. Cette polémique, certainement née dans un cerveau dérangé, n'aurait donc jamais dû naître. Car on peut poser la question d'une autre façon : a-t-on jamais imaginé raser le Musée du Louvre pour faire passer un métro ou un tramway ? C'est pourtant bien ce qu'on se propose de faire ici. Tout cela pour gagner quelques minutes (combien exactement ?) sur le trajet Bordeaux-Toulouse ! Quelques minutes qui coûteront très cher aux contribuables, et plus cher encore aux usagers, obligés de payer leur billet au prix fort ! Quant à l'équilibre de notre commerce extérieur... Les dirigeants de la SNCF seraient bien mieux inspirés en se penchant d'abord sur les innombrables problèmes de régularité, de propreté et de sécurité dans les trains existants, qu'ils soient à grande vitesse ou pas. Au besoin en allant voir ce qui se passe chez nos voisins : les Allemands, les Italiens ou les Irlandais n'ont pas le TGV, mais voyager en train dans ces pays-là est un plaisir, pas une corvée. Et en Suisse, où la ponctualité est un mode de vie - tradition horlogère oblige - une correspondance se prend systématiquement sur le quai le plus proche. On comparera utilement avec la gare de Bordeaux, pourtant très récente...
1197	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : FACQUE Prénom : JEREMIE Département de résidence : 31 commune de résidence : FONTENILLES lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Habitant Toulouse depuis maintenant près de 20 ans, il est enfin temps d'avoir une véritable alternative à l'avion sur Toulouse. Pour que l'agglomération de Toulouse puisse rester dans le futur un véritable pole économique et dynamique, il est important que les transports en commun évoluent et permettent à notre agglomération de joindre rapidement Bordeaux et Paris. Le TGV est un moyen de transport utile aussi bien pour les déplacements professionnels que pour les déplacements en famille. Pour tout cela, j'espère que cette nouvelle ligne ferroviaire TGV verra son aboutissement et arrivera jusqu'à Toulouse.
1198	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : DUROC Prénom : Maryvette

	Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Morillon lieu concerné par vos observations (commune, département) : landes girondines AVIS : Ce pays où la forêt, l'eau, la faune, la flore… sont d'une importance capitale pour l'écosystème mais aussi pour les gens qui y vivent et y habitent. Bon nombre de Parisiens de Banlieusards, mais aussi de personnes de différentes nationalités viennent s'y établir, et ce n'est pas pour rien. Ici le temps prend une autre dimension. Nous ne sommes pas réfractaires au progrès bien au contraire. Mais au cours des différentes enquêtes publiques, j'ai eu l'impression de vivre dans une future réserve amérindienne, ou les gentils cowboys, les colons, voudraient nous porter la bonne parole et surtout nous dires comment nous devrions vivre. Je ne vais pas vous établir la liste des dégâts irréversibles que vous allez provoquer en poursuivant sur cette voie. Par contre je vais vous poser une seule question : qu'elle est le progrès pour l'ensemble de la communauté, qu'elle est l'utilité publique de gagner 6 mn entre Bordeaux et Pau ? En finalisant ce projet vous allez détruire non seulement un écosystème mais aussi un Art de vivre, une Culture. Tout cela pour six petites minutes ? Toutes les communes des environs via leurs conseils municipaux se sont prononcées contre la LGV. Écoutez-les ! Nous sommes d'utilité publique et d'intérêt général Stéphane Levacher
1199	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : MOUEIX Prénom : Alain Département de résidence : 33 commune de résidence : Libourne lieu concerné par vos observations (commune, département) : région de production du vin de Sauternes AVIS : Ce projet menace la vallée du Cirons et de ses affluents car la LGV va trouer la forêt-galerie qui protège ces rivières du soleil, donc de la chaleur. Et c'est justement la fraicheur de ces eaux ainsi conservée qui créé, en arrivant sur les terres chaudes du Sauternais, le phénomène de condensation et les fameux brouillards qui génèrent la « pourriture noble ». Cette LGV peut entrainer une situation irréversible qui se traduira par un arrêt de mort pour des crus connus depuis des siècles et pour certains classés en 1855, dont la réputation planétaire doit tout à ce micro-climat si particulier du Sauternais.
1200	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 95 commune de résidence : Sannois lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes et Barsac, Gironde AVIS : La LGV, par son emprise sur des zones boisées, va modifier le micro-climat du Sauternais, résultat d'un subtil équilibre qui

	permet de provoquer des brouillards propices au développement du champignon Botrytis Cinerea sur les vignes de Sauternes et de Barsac. Ce champignon est à l'origine des grands vins liquoreux de ces appellations, des crus mondialement connus (Château Yquem est le plus connu d'entres eux). Par ailleurs, la LGV va provoquer la destruction de plusieurs milliers d'hectares de vignes, localisés sur les appellations Graves et Sauternes. Ces vignes sont plantées sur des terroirs irremplaçables, et ne pourront donc pas, par conséquent, être remplacés. En résumé, cette LGV plus ou moins inutile (sur la liaison Bordeaux - Dax, le temps gagné est insignifiant; sur la liaison Bordeaux - Toulouse, il ne s'agit que de quelques dizaines de minutes) va détruire une culture millénaire.
1201	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : GUILLE Prénom : Philippe Département de résidence : 64 commune de résidence : Saint Pierre d'Irube lieu concerné par vos observations (commune, département) : 64 AVIS : Le projet GPSO qui envisage de traverser les landes et le pays basque est une erreur fondamentale Le pyas basque sera ravagé !!! les gens ont plus besoin de l'entretien des voies existantes et de nouveaux trains JE SUIS CONTRE CE PROJET Couteux et pharaonique !!
1202	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : THAURE Prénom : Jean-Michel Département de résidence : 33 commune de résidence : BEGLES lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE AVIS : Après Notre Dame des Landes, Sivens, Les Mille Vaches, la reprise ferroviaire de la Vallée d'Aspe, encore un projet aussi coûteux qu'inutile. Encore une enquête qui intervient sur un projet non financé et qui se fera dans dix ans alors que les données auront changé. On dira alors, comme à Sivens, que la dépense déjà engagée suffit à justifier celle à venir. Alors que tout concours pour aller moins vite, préserver les territoires, covoiturer, faire des lignes de fret etc... il conviendrait d'engager des dépenses énormes pour gagner quelques minutes pour ceux qui en auront les moyens. Mille fois non.
1203	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : laulan Prénom : marie-paule Département de résidence : 33 commune de résidence : Uzeste lieu concerné par vos observations (commune, département) : Prechac 33 AVIS :

	Je suis opposée à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Elle ne correspond pas à mes valeurs, à mon respect de l'humain, de son environnement qui ne se mesurent pas en chiffres ! Ce projet m'apparaît inutile, dévastateur et ruineux. Un projet Inutile car il permettrait au mieux à une petite minorité de gagner quelques minutes alors que la majorité des usagers se plaignent des retards notamment ceux qui empruntent les TER chaque jour. Inutile car la création des LGV entraîne une augmentation des prix et nombre de voyageurs se détournent du train pour d'autres moyens de transport moins onéreux mais plus polluants. Inutile car il ne dynamise pas les régions, il contribue à les dévitaliser au profit des métropoles. Inutile car il est urgent très urgent de relocaliser l'habitat, l'activité et la consommation dans la recherche d'un développement durable, la course effrénée pour se déplacer toujours plus vite, consommer toujours plus nous mène de toute évidence droit dans le mur ! Un projet dévastateur car cette réalisation dénaturerait plus de 4000 hectares de bois, de terres agricoles et viticoles. Son impact serait désastreux sur les zones humides, les sources, les nappes phréatiques et les espaces protégés. Les LGV nécessitant une alimentation électrique surdimensionnée, ce projet entraînerait la construction de lignes à haute tension. Sans compter l'impact supplémentaire lié aux travaux : gravières, déplacement de camions... Enfin, l'environnement social et humain sera mis à mal par ce projet. Un projet ruineux car les coûts annoncés sont astronomiques, et encore, il s'agit de coûts d'avant travaux, les montants réels ne sont pas connus, qui seront les contributeurs??? Des investissements de ce type ne sont pas rentables, on le sait, ni côté gestionnaires ni côté usagers. Quant à l'argument des emplois pour les chantiers, ceux-ci ne seront que temporaires, les emplois qualifiés sont pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Enfin, ces travaux se feront au détriment de la maintenance et l'amélioration des voies existantes, qui coûterait beaucoup fois moins cher. J'ose espérer que nous sommes encore en démocratie et que lorsqu'un projet rencontre une vive contestation des citoyens, ces derniers peuvent être écoutés et entendus par des politiques au service de l'intérêt de tous !
1204	Envoyé le : 03/12/21014 Nom : Borliachon Prénom : Frédéric Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes AVIS : Bonjour, Je vous fait part d'un texte donnant un éclairage différent sur le projet LGV passant par les Graves. Un projet de construction d'une ligne ferroviaire nouvelle pour des TGV, allant de Bordeaux à Toulouse et de Bordeaux à Dax, constitue une terrible menace pour le Sauternais. Cette Ligne à Grande Vitesse (LGV) détruira 5.000 hectares de nature, de vie sauvage, de forêts,

	de terres agricoles, dans les départements de la Gironde, des Landes et du Lot et Garonne. En outre, elle fera disparaître des grands vignobles dans le sud de la Gironde, notamment ceux des Graves, de Sauternes et Barsac. POURQUOI ? EN SACCAGEANT LA VALLEE DU CIRON et de ses affluents, la LGV va trouer la forêt-galerie qui protège ces rivières du soleil, donc de la chaleur. Et c'est justement la fraicheur de ces eaux ainsi conservée qui créé, en arrivant sur les terres chaudes du Sauternais, le phénomène de condensation et les fameux brouillards qui génèrent la « pourriture noble ». CETTE LGV CONSTITUE UN ARRET DE MORT POUR DES CRUS connus depuis des siècles et pour certains classés en 1855, dont la réputation planétaire doit tout à ce micro-climat si particulier du Sauternais. CE PROJET DE LGV EN GIRONDE EST MORTEL POUR LE VIGNOBLE ! Je souhaitais porter à la connaissance de la commission d'enquête de ces faits. Cordialement, Frédéric Borliachon
1205	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : ST SYMPHORIEN lieu concerné par vos observations (commune, département) : ST LEGER DE BALSON AVIS : C'est un projet inutile et couteux qui va détruire de nombreux hectares de forêt, il vaudrait mieux réparer le réseau existent et faire passer le TGV sur le réseau existent ce qui couterait beaucoup moins cher.
1206	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : ST SYMPHORIEN lieu concerné par vos observations (commune, département) : ST LEGER DE BALSON AVIS : C'est un projet inutile et couteux qui va détruire de nombreux hectares de forêt, il vaudrait mieux réparer le réseau existent et faire passer le TGV sur le réseau existent ce qui couterait beaucoup moins cher.
1207	Envoyé le 03/12/2014 Nom : Casteja Prénom : Olivier Département de résidence : 33 commune de résidence : Barsac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Barsac AVIS : Non àu trace de la LGV tel qu il est présenté aujourd'hui

1208	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : GRIFFOUL Prénom : Marie-Pierre Département de résidence : 82 commune de résidence : Bressols lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bressols, Tarn et Garonne AVIS : Habitant à proximité (non immédiate) de la future voie LGV, nous nous inquiétons sur plusieurs points : - d'une part le bruit qui sera généré par la future ligne : nous sommes, sous un vent dominant ouest et la ligne étant en hauteur sans obstacle entre la ligne et notre résidence. - d''autre part la pollution occasionnée lors de la construction de la ligne (hydrocarbures/poussières) et lors de son exploitation. Enfin, les difficultés d'accès à mon lieu de travail, commune de Montech, à Toulouse et à la Forêt d'Agre (pour la pratique des loisirs) durant et après les travaux. D'autant qu'il n'est pas prévu de pont rail chemin de Moulis. La vision de cette ligne TGV en hauteur avec des remblais va détruire le paysage. Les fréquentations autour de la gare TGV La disparition de notre campagne
1209	Envoyé le : 03 /12/ 2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : saint martin de seignanx lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint martin de seignanx 40390 landes AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié...
1210	Envoyé le 03/12/2014 Nom : diharce Prénom : giselle Département de résidence : 47 commune de résidence : 47600 nerac lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47600 nerac AVIS : Bonjour Je suis totalement contre ce projet de LGV pour les raisons suivantes - le financement n'est pas assuré car le montant des dépenses n'est pas totalement fixé et les dérives sont toujours largement supérieures à toutes les prévisions (voir le cas des centrales nucléaires nouvelles générations.) - Le Réseau ferré n'a pas assez de finances pour maintenir en bon ordre de fonctionnement les installations actuelles (accidents dans les gares, problème des passages à niveau) et pour le futur se sera

	identique - créer une nouvelle ligne, sera le signal de l'abandon du réseau actuel , sans entretien, et donc la création de friches "industrielles" - le gain de temps entre BORDEAUX et TOULOUSE n'est pas si représentatif par rapport à l'autoroute. - certaines activités économiques vont être largement impactés voires sacrifiées sur l'autel d'un axe qui va surtout profiter à BORDEAUX et TOULOUSE et surtout pas aux régions traversées : le but est bien d'aller plus vite d'un point à un autre, non ? Merci de m'avoir permis d'exprimer mon opinion Cordialement
1211	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : BARBAZAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : CAMPSAS AVIS : aujourd'hui on nous dit "c'est la crise", on nous parle de déficit public. et on continu a dépenser de l'argent, non plutôt l'argent du contribuable. dépenser des millions d'euros pour le progrès : faire une ligne LGV Toulouse-Paris alors qu'il y a déjà l'avion à des prix compétitifs. quel avenir pour nos enfants ? de la dette et de la dette ?
1212	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : raffin Prénom : guillaume Département de résidence : 19 commune de résidence : voutezac lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : La jonction entre Bordeaux et Toulouse, toutes deux grandes métropoles du Sud de la France est évidemment primordiale pour garantir de bons échanges. Toutefois la présence, déjà dommageable en terme d'emprise agricole, d'une autoroute, fréquentée et utilisée et d'une voie ferrée semblent suffisante, à l'heure où notamment les technologies de la communication permettent de multiplier les possibilités de relation, sans impliquer de déplacement des personnes. La création d'une ligne en site propre, au lieu d'un aménagement, pourtant sans doute moins coûteux et gourmand en espaces de la voie actuelle, me parait être une hérésie. Quand les besoins en terres agricoles nourricières apparaissent comme un des enjeux à venir dans notre monde en pleine expansion démographique, quand des productions de grande tradition reconnues internationalement sont en jeu, quand les récents évènements nous montrent que les voies se lèvent contre les projets qui dénaturent l'environnement et sacrifient la capacité des générations futures à jouir des mêmes potentiels que nous, la réponse de l'Etat et de ses extensions, représentant le peuple, est encore un chantier aux justifications datées et sans doutes subjectives ?!? Non, la LGV entre Bordeaux et Toulouse ne doit pas se faire, au risque de voir à nouveau la voix du peuple muselée devant la nécessité de nourrir les appétits particuliers et les aspirations personnelles.....

1213	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes et Barsac AVIS : Cette Ligne à Grande Vitesse (LGV) détruira 5.000 hectares de nature, de vie sauvage, de forêts, de terres agricoles, dans les départements de la Gironde, des Landes et du Lot et Garonne. En outre, elle fera disparaître des grands vignobles dans le sud de la Gironde, notamment ceux des Graves, de Sauternes et Barsac. Pourquoi ? En saccageant la vallée du Ciron et de ses affluents, la LGV va trouer la forêt-galerie qui protège ces rivières du soleil, donc de la chaleur. Et c'est justement la fraicheur de ces eaux ainsi conservée qui créé, en arrivant sur les terres chaudes du Sauternais, le phénomène de condensation et les fameux brouillards qui génèrent la « pourriture noble ». Cette LGV constitue un arrêt de mort pour des crus connus depuis des siècles et pour certains classés en 1855, dont la réputation planétaire doit tout à ce micro-climat si particulier du Sauternais. Depuis des années, de multiples oppositions se sont manifestées contre ce projet destructeur. Mais en vain. Et pourtant, les dégâts occasionnés par la LGV sont irréparables : zones classées dévastées, pollutions, chantier considérable, bruits infernaux, gaspillage d'énergie, et tout cela pour gagner quelques minutes sur des trajets peu fréquentés, pour des billets de train hors de prix. Ce projet de LGV en Gironde est ruineux pour l'économie, honteux pour l'écologie, mortel pour le vignoble.
1214	Envoyé le : 03/ 12/ 2014 Nom : Gomes Prénom : Stéphane Département de résidence : 40 commune de résidence : BEYLONGUE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Je suis fermement opposé au GPSO. Le coût financier est difficilement soutenable (même si ce n'était qu'en partie) par la collectivité eu égard au service rendu au public. D'autant plus que le coût annoncé de la plupart des grands projets est fortement majoré in fine. Je serais plutôt favorable à la rénovation et à l'amélioration du réseau existant. Par ailleurs, nombre de rapports montrent qu'il n'y a aucune corrélation entre l'existence d'une LGV et le dynamisme économique des territoires qu'elle traverse (argument souvent avancé pour justifier les grands projets d'infrastructures). De plus, le gain de temps visé sur un trajet comme Bordeaux - Dax par exemple ne représente que quelques minutes par rapport au temps actuel et ce au "bénéfice" que des usagers du TGV, à savoir au plus 8 % des usagers du transport ferroviaire. Enfin, la perte occasionnée par un tel projet de plusieurs milliers d'hectares de terres sylvicoles et agricoles dans un département comme les Landes entraînerait de nombreuses suppressions d'emplois qui ont pourtant le mérite d'être non délocalisables.

1215	Envoyé le : 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : uchacq lieu concerné par vos observations (commune, département) : uchacq landes AVIS : Je ne suis pas contre le projet car les landes ne doivent pas rester enclavées; mais cependant, je trouve que notre argent est gaspillé quand on voit une ligne existante qui aurait pu être réabilitée. Les autres lignes à grande vitesse ne sont pas rentables, alors pourquoi subir une dette que nous ne pourrons pas assumer. Sur le plan de ma commune, je pense que vous nous avez présenté le plus mauvais tracé. Vous auriez voulu rayer Uchacq et St martin d'oney de la carte de France, vous ne vous y seriez pas mieux pris. Toutefois, le tracé actuel est le moins mauvais pour la commune. Il n'empêche qu'elle sera coupée en deux quoique l'on en dise! De plus, l'affaire au tribunal divise déjà. Je ne voudrais quand même pas payer toute une vie une infrastructure colossale qui sera peu être impossible à amortir au sens propre du terme. Mais que vaut mon opinion quand d'autres décident à ma place!
1216	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Hong Kong lieu concerné par vos observations (commune, département) : départements de la Gironde, des Landes et du Lot et Garonne AVIS : Destruction de 5.000 hectares de nature, de vie sauvage, de forêts, de terres agricoles, dans les départements de la Gironde, des Landes et du Lot et Garonne. Disparition des grands vignobles dans le sud de la Gironde, notamment ceux des Graves, de Sauternes et Barsac. Saccage de la vallee du Ciron et de ses affluents: Destruction de lala forêt-galerie qui protège ces rivières du soleil, donc de la chaleur. Et c'est justement la fraicheur de ces eaux ainsi conservée qui créé, en arrivant sur les terres chaudes du Sauternais, le phénomène de condensation et les fameux brouillards qui génèrent la « pourriture noble ». Arret de mort pour les grands crus connus depuis des siècles et pour certains classés en 1855, dont la réputation planétaire doit tout à ce micro-climat si particulier du Sauternais. Dégâts occasionnés par la LGV sont irréparables : zones classées dévastées, pollutions, chantier considérable, bruits infernaux, gaspillage d'énergie, et tout cela pour gagner quelques minutes sur des trajets peu fréquentés, pour des billets de train hors de prix.
1217	Envoyé le 04/12/2014 Nom : villars Prénom : claire

	Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : sauterne et barsac AVIS : la,région viticole sauterne et barsac est historique et s'y situe les plus grands vignobles , il faut la préserver a tout prix
1218	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : 31 lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : Projet qui met en danger notre région pour lui apporter proportionnellement si peu. Le sud Gironde a déjà souffert d'une autoroute à la rentabilité discutable et qui a dévasté notre nature. Une ligne LGV serait une fois de plus un coup fatal porté à notre qualité de vie et à notre environnement. Nous vivons (nous subissons) déjà cette tranchée qui a pourri nos espaces. Cette balafre supplémentaire au sein du paysage ne nous apporterait rien d'un point de vue économique, si ce ne sont des souffrances, un isolement, des conséquences environnementales irréversibles et catastrophiques. De plus, ce gouffre financier (auquel chaque contribuable participerait, évidement!) ne profiterait qu'à peu de gens pour tant de qualité de vie gâchée. Ce projet paraît complètement disproportionné et désuet compte-tenu des récents rapports concernant les déplacements en train. Il faut le repenser complètement... et raisonnablement, l'abandonner.
1219	CENAC Prénom : Jean-Odon Département de résidence : 31 commune de résidence : REVEL lieu concerné par vos observations (commune, département) : - Chef d'entreprise dans la région toulousaine, je considère que la création de cette ligne LGV permettra de favoriser le développement économique de l'aire toulousaine et de redynamiser le quartier Matabiau. Le temps de trajet actuel Toulouse / Paris incite les chefs d'entreprise à utiliser l'avion pour ce rendre sur Paris, ce qui génère d'importantes émission de gaz à effet de serre. Je suis donc favorable à ce projet.
1220	Envoyé le 04/12/2014 Nom : alsat Prénom : andre Département de résidence : - commune de résidence : le passage d agen lieu concerné par vos observations (commune, département) : le passage d agen AVIS : une ligne lgv entre bordeaux et toulouse ne sera jamais rentable comparer aux nuisances de cette ligne pour ses riverains.pour la

	ville d agen combien de circulations s arreterons a la nouvelle gare salutations .alsat andre
1221	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : barbaste lieu concerné par vos observations (commune, département) : xaintrailles 47230 AVIS : Nous promenons en forêt tres souvent tout autour de chez nous et toutes les communes sont touchées par ce projet. Les forêts coupées, les territoires inaccessibles, les nuisances multiples. Et les retombées économiques... aucunes qq emploies le temps des travaux, mais à quel coût. Et pour gagner qq minutes cest là le prix a payer, trop cher pour nous. Nous sommes donc contre ce projet, cordialement.
1222	Envoyé le 04/12/2014 Nom : LAMBERT Prénom : Dominique Département de résidence : 33 commune de résidence : BAZAS lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE AVIS : Après avoir pris connaissance des arguments des porteurs du projet de la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, je veux signifier mon opposition à ce projet car il ne s'inscrit pas dans l'intérêt général des territoires et de leurs habitants. Les conséquences environnementales et socio-économiques sont telles qu'elles desservent les populations et portent atteinte au bien commun que nous devons transmettre aux générations futures. L'objectif affiché publiquement (réunion d'information du 2 décembre à LANGON) d'un gain de quelques minutes sur un long trajet que permettrait le projet par rapport à des solutions alternatives de réhabilitation du réseau ferré existant paraît un enjeu dérisoire face aux défis que nous avons à relever. Ceux-ci ne pas de la même nature et nous le savons bien aujourd'hui. C'est ignorer l'état de la planète et nos responsabilités que de jouer ainsi avec les équilibres des milieux naturels, aggraver la perte de biodiversité, accroître l'artificialisation des sols, menacer la ressource en eau (atteintes prévisibles sur les nappes et les sources). Si des réponses techniques existent pour la construction de l'ouvrage ou pourraient être trouvées, les réponses sur ses effets induits sont plus difficiles et n'ont pas été apportées : la part d'incertitude est loin d'être levée alors même que la prise de risque n'est pas (plus) permise lorsqu'il s'agit d'environnement. Il suffit de considérer les espaces sensibles ou zones humides lourdement impactés comme la vallée du Ciron pour comprendre que le projet n'est pas supportable. Il suffit de réfléchir à la demande considérable en granulats, à la nécessité de déplacer des millions de mètres cubes de matériaux pour les remblais et déblais, au défrichement de 2860 ha, à l'énergie grise dépensée pour construire ces nouvelles lignes de chemin de fer… Il y a une démesure entre les objectifs énoncés, la finalité poursuivie et le prix à payer. Au-delà du sacrifice financier que

	cela impliquerait pour chacun de nous - au détriment forcément d'autres équipements ou services - et de la question récurrente du bon usage des deniers publics, il y a la perte de richesses irremplaçables dont nous sommes tous comptables. Le projet n'est pas compatible avec les engagements internationaux que notre pays a ratifiés comme la convention sur la diversité biologique qui se décline à travers la stratégie nationale pour la biodiversité. Celle-ci énonce : « Pour que tout humain ait le maximum de chances de vivre bien, il faut assurer à chaque société une nature aussi diverse que possible, du cœur des villes aux espaces les plus libres de nos influences. Souhaiter la pérennité de l'humanité et l'amélioration de son bien-être implique la transmission aux générations suivantes, de façon lucide et responsable, des moyens les plus variés pour continuer de co-évoluer avec les autres composantes de la biosphère. Celles-ci, encore largement inconnues aujourd'hui, seront peut-être demain des sources d'innovations qui contribueront au mieux-être des humains. » Le projet de construction des LGV ne donne pas à chaque humain le maximum de chances de vivre bien, au contraire. L'amélioration du bien-être de l'humanité, si l'on veut bien croire qu'elle est la finalité des politiques publiques, ne peut se réduire à améliorer une seule fonction, le déplacement, au détriment de fonctions vitales, et surtout si cette amélioration se mesure à l'aune d'un gain de temps de quelques minutes. Ces raisons suffisent à ce que je doive m'opposer au projet. Dominique LAMBERT Conseiller municipal de BAZAS, Conseiller communautaire CDC du Bazadais
1223	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux 7. Merci de nous indiquer le lieu concerné par vos observations (commune, département) Barsac, Gironde 8. Merci de nous indiquer votre adresse électronique. L'indication de votre mail permettra l'envoi d'un accusé de réception de vos observations. dchantelot@gmail.com 9. Saisissez ici vos remarques et observations. Bonjour, La destruction de la nature engendree par ce projet aura des consequences sur les effets climatologiques au niveau local. Cela pourrait affecter notament les vins liquoreux de la region de Sauterne et Barsac, mais aucune etude serieuse n'a ete effectuee a ce sujet. Est-ce que le gain de ce projet pour la population est bien coherent par rapport au cout REEL engendre par les effets secondaires de sa mise en oeuvre. Il est manifeste qu'une etude serieuse et approfondie serait necessaire a ce sujet.

	Il n'y a pas que les enjeux politiques individuels a prendre en compte, mais egalement le bien-etre de la population ainsi que la preservation du patrimoine naturel et culturel a long terme. Bien cordialement,
1224	Envoyé le 04/12/2014 Nom : EYRAUD Prénom : SYLVIE Département de résidence : 33 commune de résidence : PESSAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : BARSAC GIRONDE AVIS : Ce projet de ligne à grande vitesse, n'est pas une nécessité. Les comptes de la France sont dans le grand rouge ..... (pas dans le vin) Il y a d'autres priorités pour la région .... Un exemple: Tous les camions qui descendent vers l'Espagne et le Portugal Qui polluent, qui roulent vite sur la rocade, qui encombrent le réseau ... Là il faut investir pour les mettre sur le rail .... J'ai pris le train plusieurs fois pour aller à Toulouse, pas grand monde ... Une fois je suis allée à Dax ... encore plus le désert !!!! Je pense que pour ce genre d'investissement , il faut que les élus soient plus mature avec notre argent .... le sont ils avec le leur . Merci d'avoir pris quelques minutes pour me lire. je vous souhaite une bonne journée. Cordialement Sylvie
1225	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Vivas Prénom : Natalia Département de résidence : 33 commune de résidence : Bègles lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes AVIS : C'est un project que menace l'equilibre naturel et la source de travail de pluiser gents.
1226	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : Urrugne lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je suis entièrement d’accord avec le relevé de conclusion déposé par le cade, et en conséquence je m’oppose à ce projet que je

	qualifie de GPI2 (Grand Projet inutile et Imposé). Je suis opposée à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié. Je plaide pour un aménagement des voies existantes, permettant de concilier une amélioration du service ferroviaire, l'entretien des voies, et une offre adaptée avec des arrêts en gare en nombre suffisant (sans être pléthorique) pour que cela reste un service publique adapté aux besoins des habitants des régions désirant se déplacer sur des grandes distances et non un projet repondant à des ambitions de petits baronnets mobilisés par un ego surdimensionné, faisant fi de nos finances et de la conservation de nos paysages.
1227	Envoyé le 04/12/2014 Nom : FACQUE Prénom : Lucien Département de résidence : 37 commune de résidence : Saint Avertin lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : La region Toulousaine etant en pleine expansion, enfin un grand projet utile au Sud ouest car cette nouvelle infrastructure permettra: - de permettre aux voyageurs professionnels d'avoir une alternative aux transport aerien: sinon il est a craindre que dans un tres proche avenir l'agrandissement de l'aeroport de Toulouse deviendra inevitable (avec son lot de nuisances et pollutions) - de favoriser le transport ferroviaire du fret sur les lignes existantes en alternative du transport autoroutier. Bilan carbone a demontrer tres precisemment pour les 10 prochaines annees
1228	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Talence lieu concerné par vos observations (commune, département) : ensemble du projet AVIS : Pourquoi ne pas valoriser l'existant en le restaurant et le modernisant ? Au lieu de vouloir à tout prix fournir aux usagers un moyen d'aller plus vite … Parce qu'il ne s'agit que de cela, en fait..."Aller plus vite, toujours plus vite" La LGV pour ne plus perdre de temps ! La société a toujours ce besoin de montrer sa capacité à se moderniser, à mettre en œuvre de nouvelles technologies. Le « On peut toujours mieux faire ! ». Est-ce vraiment le cas ici avec le projet de LGV ? Certainement pas ! Bien au contraire ! Les impacts de la LGV sur les milieux et les être vivants sont énormes. La LGV va détruire des zones protégées (Natura 2000, ZNIEFF, des zones humides), des zones agricoles à fort potentiel (terroirs viticoles par exemple), des zones forestières, des biotopes à intérêt communautaire, des paysages… L'Etat et l'Europe mettent en place des plans d'actions de reconnaissance, de protection et de préservation de milieux naturels d'int <rêt communautaire. Puis, des infrastructures comme la LGV vont aller à l'encontre de ces opérations de conservation. Quelle est

	cette logique ? Notre société est bien loin d'adopter une démarche de développement durable… Le projet de LGV en est la preuve.
1229	Envoyé le 04/12/2014 Nom : DELEST Prénom : LAURENCE Département de résidence : 33 commune de résidence : LANDIRAS lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDIRAS GIRONDE AVIS : Je suis opposée à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne en raison - du désartre environnemental, tant sur le plan de la faune que de la flaure sans parler des nuisances sonores et de la dégradation de nos paysages. - du coût exorbitant des réalisations comparativement à l'utilité de ces LGV. Une dépense exigée des collectivités dans un contexte économique plus que compliqué - un projet aberrant qui nous fait nous interroger sur "à qui profitte le crime" ? car à ce niveau, on peut parler de crime. Pourquoi insister sur un tel projet au regard des études faites, qui démontrent clairement l'inutilité de ces lignes ? Il n'est besoin d'argumenter longtemps tant les trois premières raisons avancées semblent suffire à ce qu'un tel projet soit abandonné.
1230	Envoyé le 04/12/2014 Nom : LANGLADE Prénom : Claude Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT SYMPHORIEN lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud Gironde AVIS : De la mégalomanie à l'irresponsabilité Certains de nos élus veulent nous imposer une dépense que nous refusons et refuserons toujours. Ce projet de ligne LGV est une ineptie totale, tant sur le plan financier, puisque l'investissement est très loin d'être couvert que sur le plan social - pour nos territoires et ceux qui y vivent la LGV est tout le contraire d'un aménagement du territoire harmonieux. Quant à l'impact de cette ligne à grande vitesse sur le plan environnemental nous avons plutôt le sentiment que les têtes bien pleines (mais pas nécessairement bien faites) des ingénieurs de RFF veulent jouer à l'apprenti sorcier et sont prêts à dénaturer définitivement un biotope d'une grande fragilité. Tout ceia pour gagner moins de 10 minutes entre Bordeaux et Dax, parce que cette ligne s'arrêtera pendant plusieurs décennies à .....Dax. Mais les vrais responsables de ce projet pharaonique sont nos responsables politiques et quelques barons locaux qui prônent en permanence la démocratie participative mais son également prêts à s'assoir dessus lorsque elle ne va pas dans le sens souhaité. Il ne faut pas confondre intérêt général et intérêt particulier liés à de prochaines échéances électorales. Personne n'est dupe !

	Pourquoi faire très cher quand on peut faire beaucoup moins cher? Tout le monde le sait des solutions pertinences existent. 1- Ligne LGV en parallèle de la ligne existante (Bordeaux Dax) - Amélioration de la ligne Bordeaux Toulouse Aujourd'hui la mobilisation sur notre territoire est grande Elle ne cesse de grandir nous politiques ne peuvent plus l'ignorer
1231	Envoyé le 04/12/2014 Nom : LESPINASSE Prénom : François Département de résidence : 33 commune de résidence : Talence lieu concerné par vos observations (commune, département) : Département de la Gironde AVIS : L'intérêt du gain de temps sur le trajet ne concerne qu'une minorité de personnes. Or ce projet entraine un coût de construction très élevé, une saignée dans un environnement unique, et un fonctionnement nécessitant une dépense d'énergie "logarithmique". Est vraiment équitable ? Mais surtout, en cette époque de restriction financière, on peut raisonnablement craindre qu'il n'y ait pas assez d'argent pour réaliser ce projet et en même temps rénover de façon efficace et dynamique le réseau existant, qui est toujours remarquable. Tant pour les raisons d'égalité que pour ma sécurité future dans les trains classiques, je ne suis pas d'accord avec ce projet. François Lespinasse
1232	Envoyé le 04/12/2014 Nom : LAFFERAYRIE Prénom : Jeanine Département de résidence : 31 commune de résidence : SAINT-RUSTICE lieu concerné par vos observations (commune, département) : Départements impactés par projets LGV AVIS : Je m'oppose à la construction de la L.G.V. - Travaux GIGANTESQUES, excessivement onéreux. Hier j'ai assisté à la dernière réunion organisée par G.P.S.O, à Bressols 82, ce projet est révoltant, j'ai entendu que même la cour des comptes a annoncé que la ligne serait déficitaire. Tout ça pour gagner 10 minutes, après quoi courez-vous ? êtes-vous si pressés ? "Utilité publique" ! ... j'estime qu'il y a des priorités autrement plus utiles et même indispensables : préserver notre environnement plutôt que de le saccager, protéger nos terres agricoles, nos vignes, nos forêts, notre flore et notre faune dont nous avons autrement plus besoin pour notre équilibre et notre bien-être, penser à nos enfants, à leur futur, à notre santé. De plus, c'est nous qui allons payer l'addition. Alors que la meilleure des solutions serait d'améliorer les voix existantes. Ces travaux ne génèrerons pas d'emplois définitifs mais seulement temporaires, donc cela ne résoudra pas le taux du chômage. Nous nous sentons tous concernés par les désagréments que vont causer ces travaux insensés, inutiles et en plus très, très couteux. Nous voudrions empêcher ça, que vous teniez compte de nos opinions, ou alors nous vivrons vraiment dans un monde de cinglés.

1233	Envoyé le 04/12/2014 Nom : CHABOOT Prénom : Elisabeth Département de résidence : 33 commune de résidence : Barsac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Barsac (Gironde) Sauternes (Gironde) AVIS : Pour la sauvegarde de l'AOC Sauternes et Barsac
1234	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Dumey Prénom : Frantz Département de résidence : 75 commune de résidence : Singapour lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux AVIS : EN SACCAGEANT LA VALLEE DU CIRON et de ses affluents, la LGV va trouer la forêt-galerie qui protège ces rivières du soleil, donc de la chaleur. Et c'est justement la fraicheur de ces eaux ainsi conservée qui créé, en arrivant sur les terres chaudes du Sauternais, le phénomène de condensation et les fameux brouillards qui génèrent la « pourriture noble ». CETTE LGV CONSTITUE UN ARRET DE MORT POUR DES CRUS connus depuis des siècles et pour certains classés en 1855, dont la réputation planétaire doit tout à ce micro-climat si particulier du Sauternais. Depuis des années, de multiples oppositions se sont manifestées contre ce projet destructeur. Mais en vain. Et pourtant, les dégâts occasionnés par la LGV sont irréparables : zones classées dévastées, pollutions, chantier considérable, bruits infernaux, gaspillage d'énergie, et tout cela pour gagner quelques minutes sur des trajets peu fréquentés, pour des billets de train hors de prix. CE PROJET DE LGV EN GIRONDE EST RUINEUX POUR L'ECONOMIE, HONTEUX POUR L'ECOLOGIE, MORTEL POUR LE VIGNOBLE.
1235	Envoyé le 04/12/2014 Nom : IRASTORZA Prénom : Dominique Département de résidence : 64 commune de résidence : Ascain lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pays basque AVIS : Je travaille à Bordeaux et mon domicile est partiellement au Pays Basque. Mon activité professionnelle s'exerce dans toute l'Aquitaine et je fais de fréqents voyages à Paris. La réalisation du GPSO permettrait un gain de temps important dans les transports en rapprochant les villes. Ainsi se rétablirait une équité territoriale entre les villes actuellement bien desservies et les autres. Faciliter la mobilité a un impact positif sur les échanges humains et le commerce. Construire des infrastructures stimule l'activité économique et enrichit le pays.

	L'attractivité des territoires est stimulée.
1236	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Lalande Prénom : Ludovic Département de résidence : 33 commune de résidence : soussans lieu concerné par vos observations (commune, département) : le Sauternais AVIS : je suis vivement opposé a ce tracé car il va modifier l équilibre climatique qui contribue autour du Ciron a l élaboration de grands vins liquoreux connus dans le monde entier et dont certains sont classés depuis 1855. C est une atteinte de plus au patrimoine .
1237	Envoyé le 04/12/2014 Nom : veyret Prénom : alain Département de résidence : 47 commune de résidence : Agen lieu concerné par vos observations (commune, département) : Montesquieu AVIS : Alain VEYRET Montesquieu, le 4 décembre 2014 La Teulere 47130 Montesquieu Ancien Conseiller General de Lot et Garonne Ancien Député-Maire d'Agen Ancien Vice-Président de la Communauté d'Agglomération d'Agen Aujourd'hui, 9 ans après le débat public de 2005, l'enquête publique sur le projet de LGV GPSO a enfin lieu. Entre temps, la situation économique et sociale de notre pays a été profondément bouleversée. Plusieurs contre études ont été réalisées, qui sont venues contredire les affirmations de RFF, avancées lors du débat public. Cette réalité a amené une part de plus en plus importante de nos concitoyens à rejeter, maintenant, un projet qui au départ semblait séduisant. Des associations de citoyens, regroupant de plus en plus de membres, ont acquis sur ce dossier une compétence incontestable et ont pu diffuser des contre propositions pertinentes en direction de la population et des élus locaux, qui ouvrent la porte a des procédures de recours auprès des instances administratives si ce projet devait être entériné. Différents rapports tant au niveau de la représentation nationale que des institutions de contrôles (Cour des compte…) ont conforté cette légitime contestation et trouvent aujourd'hui un écho important dans les contributions à l'enquête publique actuellement menée. En ce qui me concerne, je m'oppose fortement à ce projet : -Irréaliste tant du point de vue économique que commercial et qui sera un gouffre financier pour la SNCF, RFF, l'Etat et les collectivités locales au profit d'Alstom et du groupe Vinci. -Inutile car incapable de contrer le transport aérien au départ de Toulouse. -Contre productif pour diminuer le transport par route par l'absence de volet « fret » au projet, et décourageant pour favoriser le transfert modal vers le ferroviaire du transport voyageur en raison des surcoûts de billetterie engendrés.

-Discriminant en mobilisant la majeur partie des ressources financières de RFF et de la SNCF pour une ligne ferroviaire concernant 8% des voyageurs au dépens de la remise en état des lignes existantes , fortement dégradées, et utilisées par 90% des voyageurs.
-Pénalisant pour le département de Lot et Garonne qui devra payer sans aucun espoir de retombé économique et dont la desserte ferroviaire se dégradera.
-Suicidaire pour la Ville d'Agen qui perdra le rôle structurant de sa gare de centre-ville.
-Appauvrissant pour les populations riveraines qui verront leur patrimoine se dévaloriser, leurs impôts augmenter, leur environnement se dégrader et leur service public de transport ferroviaire de plus en plus inaccessible en terme de tarification.
-Défigurant pour les communes traversées à l'image de la commune de Montgaillard par exemple ou de la commune de Montesquieu, particulièrement impactée par l'autoroute, la ligne à haute tension et maintenant la LGV qui la coupe véritablement en deux.

1° Un projet mal financé et économiquement irréaliste :

Le projet GPSO Bordeaux-Toulouse a été adossé au projet Tours-Bordeaux après le rejet du projet d'amélioration de la desserte Paris-Orléans-Limoges-Toulouse par un train pendulaire supposé à faible rentabilité. Il est alors proposé aux élus un raccordement au projet Sud Europe Atlantique (SEA) d'une part par une LGV Poitiers-Limoges et d'autre part une LGV Bordeaux-Toulouse, en échange d'une participation financière des collectivités concernées.

La région Midi Pyrénées est donc devenue la deuxième collectivité territoriale contributive à la réalisation de la SEA. Toutefois, les élus de Midi Pyrénées ont conditionné le versement de leur écot à la réalisation au plus tôt du barreau toulousain et à la garantie de la participation des aquitains à ce barreau.

Le coût du projet a été sous estimé dés l 'origine (5Mds €) de même que sa rentabilité a été surestimée avec des prévisionnels de trafic et de voyageurs inatteignables.

Depuis 2005, la réévaluation du coût est récurrente et aujourd'hui on peut l'estimer à plus de 8 Mds€. Les négociations pour obtenir la participation des collectivités territoriales ont conduit à augmenter le nombre d'arrêts sur la ligne ce qui fait chuter la rentabilité de la ligne. En effet, celle ci est conditionnée à une rapidité de parcours incompatible avec le moindre arrêt entre Bordeaux et Toulouse. A l'instar de ce qui se passe aujourd'hui au niveau de la ligne LGV Est, la SNCF diminuera voir supprimera des arrêts rendant incohérente la création de nouvelles gares sur le trajet (Agen, Montauban).

RFF est surendetté (44Mds€ aujourd'hui et 65 Mds€ une fois la Tours-Bordeaux achevée), et ne trouvera pas la ressource pour financer le GPSO.

AFITF ne tient déjà plus ses engagements vis à vis de RFF et se trouve privé des ressources liées à l'Ecotaxe dont la compensation par l'augmentation des taxes sur le gasoil n'est pas garantie.

RFF ne peut bénéficier d'une recette nouvelle sur les nouvelles voies crées puisque celles ci ont été concédées à LISEA entre Tours et Bordeaux. Il lui faut donc augmenter les péages sur les trajets non concédés et de façon très importante comme c'est le cas depuis 2 ans. L'augmentation des péages pour l'utilisation des voies est contesté par la SNCF qui doit faire face elle même a des difficultés financières importantes.

La remise en état des voies obsolètes aujourd'hui et négligées depuis prés de 30 ans, nécessite par ailleurs d'importants

engagements financiers (2Mds€/an) qui aggravent encore l'endettement de RFF. Cela vient se surajouter au besoin de financement des projets de LGV en cours de réalisation.
C'est dans ce contexte que la commission « mobilité 21 » a souligné la faible rentabilité du projet Bordeaux-Toulouse, le faible espoir de voir cette ligne ferroviaire concurrencer l'aérien entre Toulouse et Paris (temps de trajet supérieur à 3heures) et le risque certain de voir exploser le prix du billet, dégradant encore la faible rentabilité du projet par désaffection des voyageurs au profit d'autres modes de transport qui se développent de plus en plus comme le co-voiturage ou les bus longue ligne qui, avec la libéralisation du transport vont venir demain être largement concurrentiel du chemin de fer.
Le projet a toutefois été maintenu ou « rattrapé » dans les propositions de la commission, de peur de voir les collectivités de Midi Pyrénées se désengager du SEA qui a déjà du mal à trouver son bouclage financier.

2°Une injustice à l'égard des populations des zones urbaines moyennes et des zones rurales traversées.

En terme de fiscalité locale
Le tour de table financier impose à l'Aquitaine et ses collectivités territoriales de participer à hauteur de 57% de la part des collectivités à l'investissement (750 M d'euros pour l'instant).
A la vue des difficultés d'aujourd'hui, cela va conduire à une augmentation de fiscalité qui devient maintenant insupportable. Certains contribuables vont devoir payer 3 fois au titre de la Région, du Conseil General et de la Communauté d'Agglomération d'Agen.
Il est à noter qu'aucune péréquation n'est effectuée, tenant compte de la richesse des différents territoires et alors que les contribuables de Lot et Garonne payent pour la réalisation de la Tours-Bordeaux, aucune contribution n'est demandée aux contribuables d'Ile de France.

En terme de qualité de desserte ferroviaire

A l'image de la dégradation de l'ensemble du réseau ferroviaire français historique, la ligne Bordeaux-Toulouse existante nécessite une réhabilitation et un réaménagement complet indispensable à assurer une qualité de circulation des TER et une sécurité légitime par la disparition de passages à niveau dangereux et mortels.

Le projet de LGV a pour l'instant gelé cette réhabilitation alors que celle ci pouvait être l'occasion d'une alternative à la très grande vitesse, de réalisation plus rapide et à moindre coût.

D'autres pays européens et non des moindre (Allemagne, Angleterre, Suède…) ont fait le choix plus pertinent de limiter la vitesse des trains à moins de 250kms/h. Cette vitesse est mieux adaptée au besoin de nos territoires et permet une desserte des territoires intermédiaires aux grandes métropoles. Cette vitesse peut être atteinte sur la ligne existante réaménagée.

Cette ligne ne présente que deux sections saturées, facilement corrigeables et qui de toute façon devront être réaménagées.

Plus économe en terme d'impact environnemental, de bilan carbone et de consommation d'énergie, cette alternative a l'avantage de diminuer le coût d'investissement par 4 (2Mds d'euros) et de diminuer de façon très importante le coût d'exploitation. Elle permet

	ainsi de rendre rentable le projet sans pénaliser l'usager dont le prix du billet restera accessible, tout en répondant à l'objectif de gain de temps sur le trajet Bordeaux-Toulouse, au prix d'un différentiel de 15 minutes sur la nouvelle ligne LGV. Elle offre l'avantage de répondre aux besoins de l'ensemble des usagers. Cette solution alternative est d'ailleurs prônée aujourd'hui par le PDG de la SNCF et par les différents acteurs publics compétents (Cour des Comptes, Conseil d'Analyse Économique, Commission des finances de l'Assemblée Nationale, Commission économique du Sénat, les Assises du Ferroviaire, le CESE, rapports Bianco et Auxiette) Le réaménagement de la ligne existante, avec ou sans pendulaire, a été proposé dés le début du débat en cours mais toujours rejeté par les porteurs du projet de ligne nouvelle. Il aurait en outre l'avantage de ne pas nécessiter de nouvelle gare, permettant à Agen de conserver sa gare de centre ville actuellement 2eme gare d'Aquitaine. En terme de dévaluation du patrimoine des populations riveraines du fuseau : Les conditions d'expropriation sont draconiennes et pour tout riverain à plus de 25 mètres du fuseau, aucune indemnisation n'est prévue. Ainsi, depuis l'annonce du projet de LGV, les biens riverains sont devenus invendables et leur valeur a décru de 400%. Sur le plan des terres agricoles, c'est 4000 hectares qui vont être impactés sur l'ensemble du projet. En terme environnemental et de nuisance, rien n'est prévu pour la protection du patrimoine naturel et rien n'est prévu pour la protection contre les nuisances sonores qui vont venir s'accumuler avec les nuisances induites par l'autoroute. Autant d'éléments qui donneront lieu à des recours innombrables devant les tribunaux administratifs et la Cour de Justice Européenne.
1238	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Groupement forestier domaine de campagne Prénom : Département de résidence : - Votre commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauméjan, Pindères AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête, Comme vous le savez le Syndicat des sylviculteurs du Sud Ouest est fermement opposé au GPSO et nous soutenons cette position. En effet les conséquences de ce projet sur le massif forestier apparaissent catastrophiques et ne peuvent être justifiées par de quelconques enjeux financiers à une époque où l'on est pleinement conscient de l'importance de la préservation de l'environnement. Avec nos sincères salutations,
1239	Envoyé le 04/12/2014 Nom : AUBERT Prénom : FRANCOISE Département de résidence : 33 commune de résidence : YVRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : BARSAC 33

	AVIS : N0N à ce projet pour la survie de nos vignobles et de nos forêts.....
1240	Envoyé le 04/12/2014 Nom : LATRILLE Prénom : Lise Département de résidence : 33 commune de résidence : BORDEAYX lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternais, Gironde AVIS : AVIS TRES NEGATIF . Ce projet de construction d'une ligne ferroviaire nouvelle pour des TGV, allant de Bordeaux à Toulouse et de Bordeaux à Dax, constitue une terrible menace pour le Sauternais. C'est un projet ruineux pour l'économie, honteux pour l'écologie et mortel pour notre prestigieux vignoble du Sauternais.
1241	Envoyé le 04/12/2014 Nom : lauzol Prénom marianne Département de résidence : 47 commune de résidence : penne d agenais lieu concerné par vos observations (commune, département) : de Bordeaux à Toulouse tracé actuel voie ferrée , Bordeaux Toulouse trajet envisagé. AVIS : Le rapport entre l argent dépensé et le gain de temps d un nouveau tracé n est pas bon pour la contribuable que je suis. Je milite en faveur de l amélioration des lignes existantes. Pour moi, il est essentiel de préserver la biodiversité chaque fois qu on le peut , pour m être balladée avec des botanistes à certains endroits du nouveau tracé , puis avoir lu les arguments de ceux qui souhaitent la LGV, j'ai l impression que la préservation de ces milieux n a aucune valeur aux yeux de ceux qui décident. Ça participe pour moi du même procédé qui consiste à annoncer à grands renfort de trompettes la lutte contre les maladies nosocomiales dans les hôpitaux, et réduire les postes de façon telle que les aides soignantes n ont matériellement pas le temps de faire les changes et les toilettes de façon correcte sur le plan de l hygiène. Préservons l environnement, que quand cela nous arrange. Marianne Lauzol
1242	Envoyé le 04/12/2014 Nom : berthès Prénom : colette Département de résidence : 82 commune de résidence : pompignan lieu concerné par vos observations (commune, département) : pompignan 82 AVIS : Je suis opposée à la LGV pour des tas de raisons, dont voici les principales: ligne qui est pour moi un projet coûteux et inutile, chaque km de ligne destinée à une minorité de voyageurs coute le prix de nombreux services communs - écoles, ou autre-, en outre sa construction détruit environnement et paysages, entraîne des nuisances pour les riverains comme dans notre village; ajoutons que la plupart des lignes LGV sont déficitaires, et qu'il vaut mieux aménager les lignes existantes ainsi le POLT que j'emprunte chaque

	fois que je vais à Paris ou les TER que je pends pour aller à Toulouse. Ses seuls avantages et pas pour nous, les "petits" : faire travailler les grosses sociétés du bâtiment qui vont y gagner un fric fou (car la note sera plus élevée encore à la fin que ce qui était prévu comme d'habitude) et faire plaisir à des élus qui veulent "leur" LGV
1243	Envoyé le 04/12/2014 Nom : bollier Prénom : Mathilde Département de résidence : 47 commune de résidence : nérac lieu concerné par vos observations (commune, département) : feugarolles AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête, Le GPSO va affecter notre tranquille campagne avec notamment le projet pharaonique du viaduc de Feugarolles qui défigurera toute la vallée avoisinante et nuira particulièrement au magnifique château classé de Trenquelléon !!! Il est aberrant que pour soi-disant dynamiser une région on envisage de saccager ses paysages alors que c'est là précisément un de ses principaux attraits touristiques. Est-il normal qu'en pleine période de crise économique on envisage encore de pareilles constructions ? Surtout quand de nombreux rapports affirment leur inutilité ? Pourquoi ne pas aménager les voies existantes ? Avec mes sincères salutations, Mathilde Bollier
1244	Envoyé le 04/12/2014 Nom : bouillaguet Prénom : jerome Département de résidence : 33 commune de résidence : CUDOS lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVISC : Ce projet ne sert à rien à part donner du travail à quelques grosses entreprises de BTP et leur sous traitant pas forcément français au détriment de l'environnement et du cadre de vie des gens qui souhaite vivre en zone rurale et qui le paient déjà assez cher (coût des déplacements, réseau internet eu autre câble inexistant ou obsolète). Ne serait-il pas plus judicieux d'utiliser l'argent public pour des projets générateurs d'emploi plus péren en respectant l'environnement et les gens (energie verte, gestion durable des massifs forestiers, développement du travail comme moyen d'expression et non pas uniquement comme source de profit ...,). Pour occuper les sociétés de BTP vous avez cas faire des projets de dépollution des friches industrielles ... Etes vous réellement sûr que de rapprocher BORDEAUX de TOULOUSE ou de DAX va changer l'économie d'une région avec déjà un réseau autoroutier bien développés et des téléphone et des mails et des moyens de communications à ne savoir que faire....

	En bref utilisez l'argent public à des fins servant les citoyens, merci.
1245	Envoyé le 04/12/2014 Nom : GLORIES Prénom : YVONNE Département de résidence : 33 commune de résidence : ANDERNOS LES BAINS lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE Région de Sauternes et des Graves AVIS : il est impensable d'envisager de laisser passer la LGV dans la région des Graves Sauternes détruisant des vignobles connues et reconnues mondialement , détruisant une végétation permettant le fameux brouillard du Ciron qui développe la pourriture noble donna les grands Sauternes. C'est un gros impact sur une économie régionale et nationale ; pour le bénéfice qui profitera a qui???? TRAIN TROP CHER ? WAGONS VIDES?? On marche sur la tête en cherchant a détruire ce qui marche au lieu de chercher des solutions pour le chômage entre autre!!!!! triste pays!!!!!
1246	Envoyé le 04/12/2014 Nom : LORENZO Prénom : JEAN claude Département de résidence : 82 commune de résidence : MOISSAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : CAUMONT 82 AVIS : Gâchis financier pour un gain de temps insignifiant . 6 milliards d'euros d'investissement voir plus de trop, par rapport au financement de l amélioration des voies existantes. La dotation de l'état diminuant pour l'ensemble des collectivités locales, il serait bon de repenser ce projet, SOLIDARITE : 6 milliards voir plus, combien de projets futurs d'amélioration de la vie en collectivité seraient réalisables pour les petites communes. et plus encore. Perte de rentabilité des lignes LGV actuelles LA SNCF soumise au bon vouloir de l'exploitant des lignes Pertes de terres agricoles. Il serait donc plus judicieux d'améliorer les voies existantes
1247	Envoyé le 04/12/2014 Nom : RENAUD Prénom : Alain Département de résidence : 33 commune de résidence : BORDEAUX lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes- Barsac- Preignac-Fargues-Bommes, Gironde AVIS : Madame, Monsieur, Il serrait Totalement dommageable qu'une ligne LGV, allant de Bordeaux à Toulouse ou Dax, passe sur le prestigieux vignoble du Sauternais - vins de Barsac-Sauternes qui sont uniques au Monde et qui sont partie intégrante de la renommé Mondiale des grands vins de Bordeaux et ce serrait une haute trahison que de sacrifier une partie

	de ce vignoble pour y faire passer une LGV - il y a certainement un autre parcours à étudier. Que tous ces dirigeants Parisiens sortent de leurs cocons enfermés et viennent sur le terrain. Le patrimoine Français n'est pas qu'à Paris!! Sans la Province , Paris n'est RIEN Encore une fois , j'en ai assez du TOUT- PARIS et que tout y soit décidé, vous êtes vraiment des incompétents et surtout vous êtes trop bien payés avec nos impôts - que je paie. Le citoyen Mr Alain RENAUD NON A LA LGV DANS LE SAUTERNAIS
1248	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS Madame, Monsieur, Il serrait Totalement dommageable qu'une ligne LGV, allant de Bordeaux à Toulouse ou Dax, passe sur le prestigieux vignoble du Sauternais - vins de Barsac-Sauternes qui sont uniques au Monde et qui sont partie intégrante de la renommé Mondiale des grands vins de Bordeaux et ce serrait une haute trahison que de sacrifier une partie de ce vignoble pour y faire passer une LGV - il y a certainement un autre parcours à étudier. Que tous ces dirigeants Parisiens sortent de leurs cocons enfermés et viennent sur le terrain. Le patrimoine Français n'est pas qu'à Paris!! Sans la Province , Paris n'est RIEN Encore une fois , j'en ai assez du TOUT- PARIS et que tout y soit décidé, vous êtes vraiment des incompétents et surtout vous êtes trop bien payés avec nos impôts - que je paie. Le citoyen Mr Alain RENAUD NON A LA LGV DANS LE SAUTERNAIS
1249	Envoyé le 04/12/2014 Nom : bollier Prénom : thérèse Département de résidence : 47 commune de résidence : barbaste lieu concerné par vos observations (commune, département) : pindères, sauméjan, feugarolles AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête, Fille de sylviculteur et moi-même sylvicultrice depuis plus de 50 ans j'ai été particulièrement choquée par l'impact du GPSO sur le massif forestier. Outre les conséquences écologiques il faut envisager

	toutes les conséquences financières de ce projet titanesque. Il est d'ailleurs incroyable qu'un projet à ce point surdimensionné soit poursuivi malgré les innombrables levées de boucliers qu'il provoque ; en effet que l'on raisonne en termes d'utilité, de coût ou d'environnement, tout plaide pour son abandon. Je vous prie de croire en mes sincères salutations. Thérèse Bollier
1250	Envoyé le 04/12/2014 Nom : PORTIER Prénom : SYLVIE Département de résidence : 33 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAUTERNAIS AVIS : Je suis contre cette ligne LGV dans la mesure où le vignoble sauternais serait touché tant au niveau climatique qu'au niveau des parcelles de vignes qui seraient arrachées.
1251	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Gavard Prénom : Fanny Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Sulpice de Pommiers lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernaos Beaulac AVIS : Ce projet est inutile, onéreux, et une catastrophe écologique !
1252	Envoyé le 04/12/2014 Nom : DELFOUR Prénom : Philippe Département de résidence : 47 commune de résidence : Le Passage d'Agen lieu concerné par vos observations (commune, département) : Le Passage d'Agen, Lot et Garonne AVIS : Je suis contre ce projet pharaonique qui va endetter le département et n'apportera que peu d'avantages à ses contribuables. En effet, seuls les Toulousains profiterons de cette LGV et pour être à 3h15 de Paris, il ne faudra pas que le TGV s'arrête à Agen et Montauban. Aujourd'hui 10 TGV s'arrêtent à Agen, sur la LGV il n'y en aura que la moitié au maximum. La gare actuelle d'Agen sera à l'été 2017 à environ 3h10 de Paris; avec la LGV ce temps de parcours devrait être réduit de 30mn jusqu'à la nouvelle gare TGV, mais ce petit bénéfice serait reperdu pour rejoindre l'agglomération d'Agen ou l'est du département, et ce, même s'il y avait la voie ferrée entre les 2 gares (chose improbable à ce jour). Les dégâts seront très importants pour notre qualité de vie: des centaines d'hectares de forêt et de terres agricoles riches détruits, et pour les Passageois, des quartiers et des entreprises très impactés (Brimont, Gaussens,ASF, la Poste...). Le financement de ce grand projet n'est pas encore connu (et

	pourtant on nous demande notre avis...?), mais ce sera certainement du Public / Privé comme sur Tours - Bordeaux,et l'entreprise privée qui aura la concession empochera tous les bénéfices. Par quels miracles allez-vous réussir la multiplication des voyageurs à Agen à l'arrivée de la LGV? En effet vous affirmez que le nombre actuel de voyageurs sera 5 fois plus grand dans 10ans: c'est irréalisable et cela ne sert qu'à nous tromper! Le Président de la SNCF G. Pépy lui-même, préfèrerait avoir les moyens d'entretenir le réseau existant que de voir construire une nouvelle LGV (nous l'avons rencontré le 15 octobre à Bordeaux avec les cheminots CGT). Je me demande si nos décideurs politiques sont capables de refaire deux fois la même erreur par rapport à l'autoroute A65 au bord de la faillite et malheureusement, oui je les en crois capables. Mais je ne les suivrai pas sur cette voie (ferrée)...
1253	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Serieys Prénom : Guilhem Département de résidence : 12 commune de résidence : Rodez lieu concerné par vos observations (commune, département) : Projet d'ensemble AVIS : Conseiller régional de Midi-Pyrénées, je dépose les observations du Parti de Gauche: " Ligne à Grande Vitesse « Toulouse-Bordeaux », pour nous c'est non ! L'enquête publique concernant la LGV Bordeaux-Toulouse est en cours. Le Parti de Gauche dénonce les incohérences dans lesquelles avance ce projet. Si un raccordement rapide par le train est nécessaire pour notre région afin de réduire le recours au transport aérien, celui-ci ne peut se faire dans des conditions qui mettent en péril les principes du service public, de la planification écologique et de l'égalité entre les citoyens. Nous condamnons l'absence de transparence concernant le mode de financement proposé par le gouvernement. Cette question fondamentale est anormalement absente de l'enquête publique. Nos élu-e-s se sont opposés au protocole de financement en Partenariat Public Privé (PPP) du tronçon Tours-Bordeaux, considérant que les fonds publics doivent aller au service public et non au bénéfice d'un groupe financier privé. Malgré des demandes réitérées, aucune clarification n'est intervenue à ce jour concernant le mode de financement du tronçon Toulouse-Bordeaux. L'opacité est totale concernant la participation des collectivités territoriales pour un projet qui avoisine les 10 milliards d'euros. Le gouvernement prévoyait de mobiliser l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport. L'abandon de l'écotaxe qui devait financer cette agence, rend probable un appel plus important encore aux collectivités. Celles-ci participent déjà au-delà de leurs compétences au développement ferroviaire. Ainsi, le Conseil régional Midi-Pyrénées finance la modernisation des voies TER alors qu'il

	s'agit de la responsabilité de Réseau Ferré de France. Mais la ponction opérée par le gouvernement sur les budgets locaux par l'austérité et la baisse des dotations (157 millions de moins pour le Conseil Régional de Midi-Pyrénées d'ici 2017) rend illusoire un apport nouveau des collectivités, sauf à réduire fortement leurs autres missions de service public. Une nouvelle voie ne peut avoir de sens du point de vue de l'intérêt général qu'à la condition qu'elle permette une extension du service ferroviaire global, y compris du fret, dans une logique de maillage des territoires et d'égalité. Elle devient contreproductive si la recherche de sa rentabilité implique une diminution de l'offre globale de transport. Sous prétexte de réforme territoriale, le gouvernement compte se désengager à terme de 75% des lignes « d'intérêt national » en transférant les compétences aux régions dont les budgets sont déjà contraints. La fermeture de la ligne Luchon-Montréjeau ou les annonces récentes de la SNCF qui travaille à un terminus de la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) à Brive, confirment le risque que la LGV s'accompagne d'un abandon des lignes de proximité. Par ailleurs, en inscrivant dans le projet de loi « Libérer l'activité » la libéralisation totale du transport en autocar pour « multiplier les autocars entre les villes françaises, moins chers que les trains », le ministre Macron signe la fin de l'égalité entre les citoyens, qui ne peut être garantie en l'absence d'un maillage ferroviaire dense. Plutôt que la LGV à 10 milliards d'euros pour quelques-uns et l'autocar pour les autres, le Parti de Gauche fait le choix du train pour tous. Il se prononce ainsi contre le projet de LGV porté par le gouvernement dans le cadre de l'enquête publique. Il appelle tous les acteurs concernés à défendre des solutions alternatives comme l'aménagement et la modernisation de la ligne actuelle POLT qui permet de relier directement Toulouse à Paris, tout en desservant les gares intermédiaires. Il refuse la logique sous-jacente à ce projet de l'aménagement du territoire en grands pôles métropolitains en concurrence économique, laissant à l'abandon des territoires ruraux et des villes moyennes délaissés des politiques publiques. Il promeut au contraire les principes de solidarité et de complémentarité entre les territoires. Il appelle tous les acteurs concernés à défendre le principe d'un grand plan national des transports et déplacements qui mette au premier plan l'intérêt général et l'impératif écologique. Avec : • La réunification du système public ferroviaire et la désobéissance aux directives européennes d'ouverture à la concurrence du transport voyageur. • Le refus du démantèlement du maillage ferroviaire et l'engagement d'investissements massifs pour la rénovation des voies sous maitrise publique. • Une politique volontariste de développement du transport de marchandise par rail pour en finir avec la politique du tout-camion. • Des mesures pour favoriser la relocalisation de l'activité économique et refuser la spécialisation des territoires qui génère transports subis, stress et pollution. • Le refus de la réforme territoriale du gouvernement qui réduit la souveraineté populaire et concentre les pouvoirs au niveau métropolitain. • L'appel au Peuple pour une assemblée constituante qui établira les règles d'une 6ème République permettant aux citoyens de

	décider de l’organisation territoriale du pays."
1254	Envoyé le 04/12/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : bayonne lieu concerné par vos observations (commune, département) : pays basque, landes, gironde AVIS : Madame, Monsieur je vous remercie de bien vouloir répondre à cette question très simple par voie publique (par un communiqué de presse, par exemple) : le prix d'un billet de train Bayonne Paris (ou Paris Bayonne) ou bien Bayonne Madrid (ou Madrid Bayonne) sera-t-il moins cher ou plus cher qu'aujourd'hui avec la nouvelle ligne LGV ? je considère qu'une non-réponse de votre part (je n'ai trouvé aucune information à ce sujet sur votre site) signifierait une augmentation (forte ?) des transports par voie ferrée
1255	Envoyé le 04/12/2014 Nom : NAZE Prénom : PATRICIA Département de résidence : 33 commune de résidence : QUINSAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE AVIS : Une catastrophe pour les vignobles et les Humains qui en vivent. Une catastrophe écologique également, à l'heure où l'on se pose des questions sur l'urbanisation et les inondations, on pense détruire des hectares et modifier l'éco-système: je crois que nous marchons vraiment sur la tête. On le sait tous les projets en cours de LGV coûtent chers et ne seront pas rentables, pourquoi vouloir à tout pris gagner 15mns sur un temps de trajet et détruire des emplois, des familles....
1256	Envoyé le 04/12/2014 Nom : LURTON Prénom : LUCIEN Département de résidence : 33 commune de résidence : cantenac lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde zonne du Ciron AVIS : Cette nouvelle ligne LVG met en danger une zone viticole unique au monde;alors que l'ancienne ligne de chemin de fer remplit son role avec en paralllele le nouveau trace d'autoroute et les transports aeriens avec leurs aeroports de proximite.
1257	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : bayonne lieu concerné par vos observations (commune, département) : pays

	basque AVIS : je m'oppose à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax
1258	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : MEILHAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Opposée à la LGV et favorable à l'aménagement des voies existantes. Au moment où la France va accueillir la conférence sur le changement climatique comment la main gauche peut elle continuer à ignorer ce que fait la main droite? Ce projet est désastreux au niveau écologique, inefficace au niveau économique (rapport coût/bénéfice, cf le TGV actuel) et n'apportera rien aux déplacements locaux des régions traversées. Lier le département aux métropoles par des voies aménagées existantes et développer le trafic en Aquitaine avec des prix accessibles aux usagers oui ! A certains moments on peut payer moins cher un Dax-Paris qu'un Mont de Marsan-Bordeaux, quel mépris pour les habitants du coin !!! Heureusement il leur reste le covoiturage mais le bilan carbone n'est pas top…
1259	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Groupe Aquitaine Région Citoyenne Prénom : Département de résidence : 33 commune de résidence : bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 40 47 64 Saisissez ici vos remarques et observations. : Avis du groupe Aquitaine Région Citoyenne Enquête Publique LGV « Il ne sert de rien à l'homme de gagner la Lune si il vient de perdre la Terre » Francois Mauriac Le groupe Aquitaine région citoyenne a demandé lors de la séance plénière de la Région Aquitaine du 20 octobre 2014 que soit organisé dans le cadre de cette enquête publique un débat régional associant élus et associations de la régions concernées par la réalisation de ce projet. La majorité des conseillers régionaux n'en a pas jugé de l'utilité car la lecture objective de l'état de ce projet montre à l'évidence qu'il s'agit de réorienter du tout au tout les visées tout autant inutile que dispendieuse que porte ce projet. 1. Le projet de LGV Bordeaux –Toulouse et Bordeaux-Dax un vieux projet, une vieille vision. Un financement dangereux et injuste le PPP : Le principe de financement en Partenariat Public Privé des projets de liaisons LGV, Toulouse Bordeaux et Bordeaux Dax, sans risque pour l'investisseur, surendette la collectivité et entérine la disparition d'un service public du rail.

Un cout exorbitant :
Le coût de 7,8 milliards d'euros, prévu à ce jour, pour le projet LGV Toulouse-Bordeaux, alors que la Cour des Comptes, déclare : « Les nouvelles lignes LGV prévues, ne sont pas budgétairement soutenables, ni leur rentabilité financière, ni leur rentabilité socio-économique, ni leur intérêt environnemental ne sont établis… »

Un projet contre l'intérêt Public
Toutes les études le montrent, le modèle économique de la LGV est une vision du passé, la grande vitesse n'est pas l'outil utile à l'aménagement du territoire, au désenclavement, au service du public. La libéralisation du transport de passager entrainera l'explosion des solutions low-cost pour les voyageurs y compris pour les longues distances avec un déploiement d'autocars. Ainsi le modèle économique qui nous est présenté pour les TGV est faussé. La réalité de ces montages est catastrophiques, pensé à la fin du siècle dernier pour favoriser les intérêts financiers du groupe Alstom, le tout LGV n'a pas permis de penser le train du futur qui est de toute évidence un train inter-régional rapide . (cf étude alternatice LGV –claraco.)
Le groupe Vinci s'est vu confier la réalisation de ce projet avec un taux de rentabilité de 15 % pendant 50 ans. Les collectivités locales assumeront une bonne partie du financement au détriment de leurs propres investissement et l'usager aux revenus modestes devra quant à lui supporter des péages toujours plus élevés qui pèseront sur le prix du billet, l'éloignant du ferroviaire vers d'autres modes de transports. La Cour des Comptes souligne que les usagers du TGV figurent parmi les 10 % les plus riches, contrairement aux transports régionaux.

2. Le projet LGV ne répond pas aux besoins de l'Aquitaine et encore moins à ceux de la future grande région

Les efforts colossaux entrepris par les collectivités locales pour réaliser la LGV Tour Bordeaux et le désengagement de l'Etat dans l'ensemble des autres projets aquitains laissent le sud de bordeaux sans réelle solution crédible et réaliste

Toute analyse sérieuse de la situation démontre que :
- La LGV Bordeaux Toulouse n'est pas justifiable par un problème de manque de capacité ; qu'il est impossible d'effectuer le trajet en 3 h, ainsi qu'annoncé, la vitesse de 320kms n'étant tenable que sur moins de 50% du parcours ; que les retombées économiques prévues ne sont pas vérifiées par la situation actuelle des zones d'activités implantées près des gares TGV existantes.

- la perspective de créations d'emplois engendrés par le chantier et l'exploitation de la ligne est absolument plus faible que les promesses annoncées dans le projet. L'actualité des chantiers en cours nous démontre que la main d'œuvre employée est essentiellement constituée de travailleurs, non soumis au code du travail français, employés en CDD et sous- payés.

Avec l'ensemble des sommes colossales mobilisées pour ces travaux pharaoniques il serait tout à fait réaliste et concret de permettre :
- L'entretien, la rénovation, la modernisation, le réaménagement et le développement du matériel et des infrastructures sur les lignes existantes (grandes lignes et lignes secondaires).
- L'amélioration des fréquences.
- Un maillage territorial équilibré et égalitaire.
-Le développement du fret et le retour au wagon isolé.

	- Un retour à un service public du rail, bannissant tout financement privé. -Une politique tarifaire transparente, garantissant à tous, un train de qualité, abordable (nécessité de repenser le principe de tarification) et dans des conditions de sécurité maximum. Au moment où se dessine la nouvelle géographie territoriale des régions, il est tout à fait surprenant de ne pas relancer sérieusement et conjointement deux opérations qui à l'évidence seraient de nature à irriguer de manière satisfaisante nos territoires. - rénover et aménager les lignes existantes, dont le POLT (Paris Orléans Limoges Toulouse) : Coût 4 fois moins cher (2 milliards contre 7,8 m) - aménager la ligne existante Bordeaux Toulouse les Gain de temps suffisamment attractif (d'autant plus que les 3h10 annoncés par RFF, ne sont tenables que sans arrêt entre Toulouse et Paris) 3. Un projet a-démocratique Comme d'autres projets tels que le barrage de Sivens, l'aéroport de Notre Dame des Landes ou la Ferme des 1000 Vaches, GPSO représente un risque réel pour la cohésion sociale. D'une part, les procédures de concertation qui ont été menées l'ont été il y a plusieurs années, dans un contexte différent de celui d'aujourd'hui et à une époque où les populations concernées n'étaient pas alertées. Si elles ont une valeur juridique, leur valeur démocratique est extrêmement limitée et elles ne sauraient être prises comme des gages d'adhésion des Aquitains au projet. D'autre part, le format des enquêtes d'utilité publique ne permet en aucun cas d'organiser la délibération démocratique sur ce qui « fait valeur » pour nos concitoyens. On leur demande de se prononcer sur l'utilité d'un projet mais cela n'a aucun sens. L'utilité sociétale de GPSO ne peut-être évaluée par les aquitains qu'en leur apportant l'éclairage leur permettant de discerner les éléments de valeurs et de délibérer sur ce qu'ils perçoivent comme des « bénéfices » (des valeurs positives), ou comme des « maléfices » (des valeurs négatives). La valeur d'un projet comme GPSO ne peut en aucun cas être mesurée par la simple réduction d'un temps de parcours. Elle ne peut l'être qu'en prenant en compte un ensemble de critères dont la définition même doit être l'objet d'un débat démocratique. Ce travail n'a pas été fait, ni par les politiques, encore moins par les citoyens. La défiance de nos concitoyens à l'égard des politiques prend, sa source dans le fait que les critères d'évaluation des politiques publiques utilisés par leurs auteurs ne correspondent plus aux critères que les citoyens souhaiteraient évaluer. Dans ces conditions, poursuivre l'instruction de GPSO et sa mise en œuvre représente un risque démocratique significatif, comme d'ailleurs d'autres projets l'ont laissé entrevoir dramatiquement récemment. 4. un projet écologiquement absurde. L'impact énergétique généré par le surplus de dépense nécessaire au fonctionnement des machines à très grande vitesse (nécessité de construire une nouvelle unité de production fonctionnant à l'énergie fossile) ramènera l'ensemble des plans énergie - climat de la région à des bouts de papiers sans aucun lien avec la réalité. Il faut rajouter à cela la menace humaine et environnementale, généré par le grand chantier que ce projet de nouvelle infrastructure nécessiterait : disparition de terres agricoles (3700

	ha) destruction de paysages (agression, voire, disparition de milieux aquatiques que la loi européenne sur l'eau impose de protéger), forte dépréciation non compensée de biens immobiliers, circulation au fort impact carboné d'engins de chantier, coupure des territoires traversés, Atteintes à la biodiversité…. L'ensemble de ces territoires ont déjà d'ailleurs été largement impactés par la réalisation d'autres grand travaux inutiles comme l'A65 dont on découvrira bien rapidement la catastrophe économique et leurs conséquences sur les finances régionales.. Enfin, il faut noter cette aberration, cette offense au bon sens même qui conduit les dessinateurs de ce projet à installer le carrefour de la LGV Toulouse-Bordeaux-Dax) au cœur d'une zone remarquable du bassin du Ciron. Cette zone humide dont la faune et la flore sont en tous points uniques en Aquitaine. Faut-il rappeler que dans la section plus au nord d'étranges négociations ont permis à RFF de détourner le faisceau prévu pour épargner des exploitations viticoles prestigieuses au dépend de paysans moins cotés ! Au-delà du surcout occasionné par ces petits arrangements qui sont déjà en soi choquants, l'arrogance avec laquelle sont traités celles et ceux qui n'ont pas le prestige des grands vignobles est tout un symbole de la façon dont on pense la société à deux vitesses… - Réutiliser et adapter ce que nous avons déjà, plutôt que de créer toujours du neuf, ailleurs. - Maintenir une gestion de service public. - Aménager le territoire afin de répondre à l'intérêt général, et re localiser l'économie. - Sortir de la logique du « toujours plus vite », ainsi que de celle du « toujours plus » pour quelques-uns, et du « toujours moins » pour le plus grand nombre. C'est bien ces quelques principe simples qui pourraient s'ils étaient appliqués permettre un développement soutenable et harmonieux aux services des femmes des hommes, de la mobilité et de la sauvegarde de notre bien commun écologique. Au moment où l'on saccage ces terres du Sud-Gironde, le Président de la région Aquitaine qui goute à raison du velouté des palombes, des perspectives de Malagar, et des ombres de Saint -Symphorien serait bien inspiré de songer à cette phrase de François Mauriac : « Il ne sert de rien à l'homme de gagner la Lune si il vient de perdre la Terre pour le groupe le Président Gerard Boulanger conseiller régional d'Aquitaine
1260	Envoyé le 04/12/2014 Nom : ROBERT Prénom : JEAN LUC Département de résidence : 33 commune de résidence : BLANQUEFORT lieu concerné par vos observations (commune, département) : vallée du Ciron AVIS : Madame, Monsieur,

	Je désire apporter mon soutien contre ce projet en soutenant le courrier validé par les membres du Bureau de la Commission Locale de l'eau du SAGE Ciron et du Syndicat d'Aménagement du Bassin versant du Ciron réunis le 01/12/2014 à Bernos-Beaulac salutations JL ROBERT
1261	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Manin Prénom : Gilbert Département de résidence:m 58 commune de résidence : Nevers lieu concerné par vos observations (commune, département) : dax-toulouse AVIS : bonjour je vous fais part de plusieurs remarques: le projet est estimé à 9 Milliards € Son coût devra être supporté par l'ensemble des collectivités locales (Région, Département, Communautés de communes ou urbaines) : ce sera donc à nous tous de payer la note au détriment d'autres politiques publiques (éducation, transports TER, santé, …) Elle détruira 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, des zones humides, des espaces protégés, des nappes d'eau. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquera l'ouverture de nouvelles gravières. Ce sont plus de 2360 rotations de camions par jour ouvrés pendant les 7 années de chantier. La création de cette nouvelle ligne se fera au détriment des lignes existantes, notamment Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, ligne majeure pour l'aménagement du territoire, dont la pérennité ne sera plus assurée (Terminus POLT envisagé à Brive dès 2017 à la mise en service de Bordeaux-Tours). Que nous disaient les assises du ferroviaire (Ministère de l'Ecologie) en 2011 ? « Essoufflement du modèle TGV et crise de croissance du TER, déclin ininterrompu du fret ferroviaire, dégradation de l'état du réseau classique, course irraisonnée à l'extension du réseau à grande vitesse, sont autant de signes révélateurs d'un modèle économique qu'il est vital de réinventer aujourd'hui. » Que titre la cours des comptes en 2014 ? « Un modèle à bout de souffle, au coût devenu non soutenable » Elle indique également : « La croissance du trafic TGV s'est depuis l'origine faite au détriment des autres trains longues distances (…) dont la fréquentation a été divisée par cinq au cours des trente dernières années. (…) Dans les faits, la SNCF réduit le choix ferroviaire au TGV en le substituant à d'autres trains pour les dessertes qu'il assure ». La cour des comptes dénonce cette « captivité » des voyageurs, qui accentue les « inégalités entre territoires »

	La cour des comptes remet en question « la pertinence économique, sociale et environnementale de l'investissement public » de ce mode de transport. « Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est pas assuré » UNE SOLUTION ALTERNATIVE EXISTE , basée sur l'étude indépendante CLARACO, commandée par un collectif d'élus et d'association.* donc ,non à ce GEPSO et arretons cette gabgie, il faut revitaliser, entretenir les lignes existantes et redévelopper le frêt ferroviaire !! gilbert manin
1262	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Foucras Prénom : Francis Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Je m'exprime en faveur de l'arrivée du TGV à Toulouse Matabiau
1263	Envoyé le 04/12/2014 Nom : ESCOUBET Prénom : MARIE-PAULE Département de résidence : 82 commune de résidence : LABASTIDE SAINT PIERRE lieu concerné par vos observations (commune, département) : BRESSOLS AVIS : Monsieur, suite à mon divorce je suis en indivision sur la propriété (maison terrain) cadastrée ZE11, 924 chemin des rigauds à Bressols situé à 70 mètres de la ligne LGV projetée . Mon ex mari Mr Charlot freine la procédure de vente aux enchères du bien, arguant avec son avocat que le bien sera exproprié et ce malgré les courriers de RFF présentés nous indiquant que le bien n ai pas à ce jour prévu dans les acquisitions au titre du projet de ligne (LGV) Bordeaux-Toulouse) Cela fera 3 ans au mois de mars que j 'ai quitté le foyer de Mr Charlot sur autorisation du juge des affaires familiales de Montauban et mon divorce à été prononcé le 16 juillet 2013 , Agée de 62 ans sans revenus et n ayant jamais travaillé je compte beaucoup sur la liquidation de ce bien d'une façon ou de l autre. Alors mon avocat et moi même aimerions avoir une réponse claire et sans ambiguïté sur le sort de ce bien, il nous et très difficile actuellement de faire admettre que le bien est vendable par le biais des enchères. J espère que vous serez sensible à mon courrier et saurez me donner une réponse. Cordialement Mme ESCOUBET MARIE-PAULE (ex Charlot)
1264	Envoyé le 04/12/2014 Nom : -

	Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : BORDEAUX lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAUTERNES AVIS : Je tiens à vous faire part de mon désaccord sur ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse. En l'état; les impacts écologiques n'ont pas été évalués et ce serait véritablement un désastre de le mener)à bien. En effet, il remet en question les équilibres naturel, écologique et économique de cette région. Merci de tenir compte de mon avis.
1265	Envoyé le 04/12/2014 Nom : rigal Prénom : bruno Département de résidence : 66 commune de résidence : Port-vendres lieu concerné par vos observations (commune, département) : planète AVIS : Stop au développement à outrance, il existe suffisamment de lignes TGV pour desservir le pays. Merci de commencer à respecter l'environnement. Entretenez ce qui existe déjà, commencez à réfléchir à une politique intelligente des transports en communs déjà existants et surtout à une bonne gestion des chemins de fer. Remplissez déjà les trains qui circulent on en reparlera après.
1266	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 76 commune de résidence : Rouen lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes, Girdonde AVIS : Un projet de construction d'une ligne ferroviaire nouvelle pour des TGV, allant de Bordeaux à Toulouse et de Bordeaux à Dax, constitue une terrible menace pour le Sauternais. Cette Ligne à Grande Vitesse (LGV) détruira 5.000 hectares de nature, de vie sauvage, de forêts, de terres agricoles, dans les départements de la Gironde, des Landes et du Lot et Garonne. En outre, elle fera disparaître des grands vignobles dans le sud de la Gironde, notamment ceux des Graves, de Sauternes et Barsac. Pourquoi ? En saccageant la vallée du Ciron et de ses affluents, la LGV va trouer la forêt-galerie qui protège ces rivières du soleil, donc de la chaleur. Et c'est justement la fraicheur de ces eaux ainsi conservée qui créé, en arrivant sur les terres chaudes du Sauternais, le phénomène de condensation et les fameux brouillards qui génèrent la « pourriture noble ». Cette LGV constitue un arrêt de mort pour des crus connus depuis des siècles et pour certains classés en 1855, dont la réputation planétaire doit tout à ce micro-climat si particulier du Sauternais
1267	Envoyé le 04/12/2014 Nom : SANTINON Prénom : YANNICK Département de résidence : 82 commune de résidence : BRESSOLS

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : BRESSOLS, 82 AVIS : Tout d'abords, sachez que nous faisons partie des « heureux élus » qui seront expropriés. Des personnes à qui l'on va expliquer, dans quelques années (en attendant nous sommes en location dans notre propre maison) que malgré qu'ils aient payé tout ou partie de leur maison, celle-ci n'est plus à eux parce qu'elle fait entrave à un « Projet d'utilité publique » !!! Par rapport au projet dans sa globalité : Un projet d'utilité publique n'a de sens que s'il est d'une réelle utilité pour une très grande majorité du public. Ce qui n'est pas le cas du projet GPSO qui serait une ligne grande vitesse « d'affaires », réservée, aux vu des tarifs dont on parle (150 €), aux élites des entreprises. Les employés et les touristes continueront à prendre l'avion pour la moitié du prix, même avec un trajet plus long de ¾ heure. Un VRAI projet d'utilité publique serait l'aménagement et la modernisation, pour une somme bien moindre, de la ligne existante Toulouse-Montauban-Brive-Paris, empruntée tous les jours par de très nombreuses personnes (dont nous sommes avec ma femme) pour se rendre au travail, dans des conditions qui aujourd'hui frisent parfois le tragi-comique. Par rapport à notre cas personnel : Nous sommes très inquiets sur la capacité de RFF à nous indemniser AU JUSTE PRIX lors de l'expropriation. Il serait SCANDALEUX, HINUMAIN, qu'en plus d'être « virés » de notre maison, nous en soyons de notre poche !! Nous attendons que RFF nous permette, au STRICT MINIMUM, de faire LA MEME MAISON, sur un terrain de SURFACE EQUIVALENTE et à BRESSOLS (j'habite à Bressols depuis mon enfance, et ma famille vie à Bressols) en prenant en compte, bien évidemment, l'augmentation des prix des terrains, l'augmentation des prix des matériaux de construction, la RT2012, les frais de rachat de l'emprunt actuel, les frais pour un nouvel emprunt, les frais de notaire et j'en passe …). Je ne parle malheureusement pas du préjudice moral, dont RFF nous a dit qu'il n'était pas quantifiable, mais depuis quelques années maintenant, et pour quelques années encore… nos projets sont à l'arrêt, notre vie est entre « parenthèse » ! Sachez tout de même que nous en sommes à notre 2ième projet immobilier abandonné après une première construction arrêtée aux fondations à cause d'un vice caché sur notre terrain. Suite à 2 années de procédure, nous avons pu être remboursés du prix du terrain mais nous avons tout de même perdu de l'argent. Merci de votre attention Mme et Mr SANTINON, et leurs 2 enfants
1268	Envoyé le 04/12/2014 Nom : BUREAU Prénom : François-Xavier Département de résidence : 33 commune de résidence : LUCMAU lieu concerné par vos observations (commune, département) : LUCMAU, Gironde AVIS : Je suis opposé à ce projet qu va être ruineux pour la société, surtout en cette période où l'économie connait de sévères difficultés. Je suis également opposé à ce projet car il va avoir obligatoirement un impact très négatif sur l'environnement, tant en

	ce qui concerne la faune que la flore. Que ce projet va produire des nuisances très importantes, tant dans la phase de réalisation que dans la phase d'exploitation. De plus, d'après d'autres études réalisées, des lignes existantes, une fois réadaptées, pourraient apporter les mêmes services en n'ayant pas tous les inconvénients liées au projet actuel. Je pense que de gros intérêts mêlant la politique et les entreprises du BTP sont en jeu et que c'est cela qui pousse certains à favoriser ce projet. Les quelques minutes gagnées sur les trajets ne sont rien par rapport à l'énorme gâchis que l'on risque de constater si ce projet aboutit. Merci de tenir compte de mes observation ou de m'apporter des arguments contradictoires recevables.
1269	Envoyé le 04/12/2014 Nom : campagne Prénom : colette Département de résidence : 47 commune de résidence : Agen lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 AVIS : Le projet de la nouvelle ligne Bordeaux -Dax n'est pas nécessaire car le réseau est loin d'être saturé .De plus le nouveau trajet sera très couteux à réaliser et ne sera jamais rentable .Les chiffres annoncés pour le nombre de voyageurs sont surestimés et par contre le coût de réalisation de l'ouvrage est sous-estimé . Il est inutile d'augmenter le niveau d'endettement du pays de la région et des collectivités locales pour des réalisations de grands travaux inutiles avec toute ma considération C Campagne
1270	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : MARTILLAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : MARTILLAC AVIS : Nous ne voulons pas que notre village : Saint Médard d'eyrans soit coupé en deux, ainsi que d'autres alentours. Nous ne voulons pas que nos prestigieux vignobles soient défigurés.
1271	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : BLAGNAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : MONT DE MARSAN AVIS : opposé à la ligne LVG et favorable à l'aménagement des lignes existantes.
1272	Envoyé le 04/12/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 33

	commune de résidence : MARTILLAC lieu concerné par vos observations (commune, département) MARTILLAC AVIS : Nous ne voulons pas que notre village : Saint Médard d'eyrans soit coupé en deux, ainsi que d'autres alentours. Nous ne voulons pas que nos prestigieux vignobles soient défigurés.
1273	Envoyé le : 04/12/2014 nom : - Prénom : - Département de résidence : 09 commune de résidence Carla Bayle lieu concerné par vos observations (commune, département) Toulouse (31) AVIS : Cette nouvelle ligne ne passe pas dans mon jardin, mais je suis concernée par son coût, son impact sur l'environnement et sur le réseau existant. - Elle est estimée à 9 Milliards € Son coût sera supporté par l'ensemble des collectivités locales (Région, Département, Communautés de communes ou urbaines) : ce sera donc à nous tous de payer la note au détriment d'autres politiques publiques. - Elle détruira 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, des zones humides, des espaces protégés, des nappes d'eau. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquera l'ouverture de nouvelles gravières. Ce sont plus de 2360 rotations de camions par jour ouvrés pendant les 7 années de chantier. -UNE SOLUTION ALTERNATIVE EXISTE , basée sur l'étude indépendante CLARACO, commandée par un collectif d'élus et d'association. Elle démontre que l'aménageant de la ligne existante Toulouse-Bordeaux permettrait d'économiser 6 Milliard €, d'éviter le désastre écologique, pour une différence estimée entre 6 et 13 minutes tout en développant le trafic ferroviaire sur le nord toulousain. Ma conclusion est que : - le système ferroviaire existant dans le Sud Ouest avec les améliorations nécessaires (et mêmes prioritaires pour le secteur sud Bordeaux et nord Toulouse) peut être un meilleur facteur de développement du rail - les dégâts environnementaux sont phénoménaux - le cout général de 10 milliards est inconcevable vu les finances publiques d'aujourd'hui.
1274	Envoyé le 04/12/2014 Nom : besset Prénom : renée Département de résidence : 40 commune de résidence : st martin de seignanx lieu concerné par vos observations (commune, département) : bordeaux,dax,toulouse AVIS : je suis contre ces projets dont on ne connait pas le montant, un véritable gouffre financier et un désastre écologique.Pensons aux générations futures et assez de leur laisser des dettes et des sinistres de l'environnement.

1275	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 54 commune de résidence : Autrey lieu concerné par vos observations (commune, département) : Partout en France AVIS : Projet abjecte! Car elle détruira 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, des zones humides, des espaces protégés, des nappes d'eau. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquera l'ouverture de nouvelles gravières. Ce sont plus de 2360 rotations de camions par jour ouvrés pendant les 7 années de chantier. La création de cette nouvelle ligne se fera au détriment des lignes existantes, notamment Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, ligne majeure pour l'aménagement du territoire, dont la pérennité ne sera plus assurée (Terminus POLT envisagé à Brive dès 2017 à la mise en service de Bordeaux-Tours). UNE SOLUTION ALTERNATIVE EXISTE , basée sur l'étude indépendante CLARACO, commandée par un collectif d'élus et d'association. http://lea.asso.free.fr/docs/etude47/EtudeAlternative-Bx-Toulouse.pdf Cette étude démontre que l'aménageant de la ligne existante Toulouse-Bordeaux permet d'économiser 6 Milliard €, d'éviter le désastre écologique, pour une différence estimée entre 6 et 13 minutes tout en développant le trafic ferroviaire sur le nord toulousain.
1276	Envoyé le 04/12/2014 Nom : IRAZOQUI Prénom : JEAN CLAUDE Département de résidence : 40 commune de résidence : SAINT JULIEN EN BORN lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT JULIEN EN BORN LANDES AVIS : Le fait de faire une gare pour Mont de Marsan va augmenter la durée des trajets pour la desserte de nos plages du sud des Landes. Si le TGV s'arrête dans toutes les gares, inutile de vous dire que cela favorisera les station balnéaires du nord des Landes qui elles seront desservies par la gare de bordeaux. Il serait ridicule de faire Paris Bordeaux en 2 h et Bordeaux dax en 1 h voire plus cela ne nous apportera rien de plus. C'est dommage d'avoir depuis plusieurs années le train le plus rapide du monde, freiné sans cesse par nos politiques locales et nationales. Le train à grande vitesse n'a de sens que si on le fait aller le plus droit possible et avec le moins d'arrêts possible. Les avions que je sachent ne passent pas par Mont de Marsan pour faire un Paris Biarritz. Nous sommes à coté de la plaque encore une autre fois dans ce vieux pays dans cette vieille France à bout de souffle, il faudra un jour remettre sérieusement en cause cette gestion désastreuse.

1277	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Hazera Prénom : Jacques Département de résidence : 33 commune de résidence : Hostens lieu concerné par vos observations (commune, département) L'ensemble du trajet (Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne) AVIS : Je suis totalement opposé à la construction de nouvelles lignes à grande vitesse dans la région Aquitaine, mais suis partisan de l'entretien des lignes existantes, ou de leur rénovation le cas échéant. Le projet de construction de L.G.V. est une insulte au bon sens, même sur ce qui serait prétendument son point fort : le gain de vitesse. Ce gain sera en tout état de cause minime, illusoire, et sans aucun intérêt réel. En outre, les sacrifices qu'engendrerait ce projet sont énormes et multiples : à la fois économiques et écologiques notamment. Les Aquitains en seraient les principales victimes. L'acharnement de quelques décideurs à réaliser un projet aussi absurde ne fait que révéler leur infamie et leur soif de pouvoir personnel. Ces représentants de l'oligarchie ne méritent ni leurs places aux commandes, ni notre confiance, du moins aussi longtemps qu'ils continueront de s'asseoir sur les volontés réelles des citoyens. Jacques Hazera
1278	Envoyé le 04/12/2014 Nom : LEMOINE Prénom : Véronique Département de résidence : 33 commune de résidence : CERONS lieu concerné par vos observations (commune, département) : Région des Graves , Bassin du CIRON AVIS : Le tracé projeté de la ligne LGV comporte des risques environnementaux non négligeables,dont un risque de pollution et un danger de modification en particulier du micro-climat très spécifique du Sauternais. Ce microclimat se caractérise par des brouillards matinaux favorisant l'apparition du champignon Botrytis cinerea responsable de la "pourriture noble",condition indispensable pour produire les grands vins liquoreux de la région. Ce phénomène climatique est très rare au niveau planétaire: seules quelques zones au monde jouissent de conditions similaires, d'où la rareté de ces vins, qui ne peuvent d'ailleurs pas être produits tous les ans. Des appellations d'origine contrôlées réputées pour la production de vins d'excellence sont ainsi en danger, avec un impact socio économique conséquent, mais aussi un impact culturel car ces paysage et ces vins font partie du patrimoine immatériel de notre région, font rêver les amateurs du monde entier, insp irent les écrivains et les artistes depuis des siècles. Une étude agro-climatique sur les effets du tracé sur les vignobles des Graves et du Sauternais semble un préalable indispensable.
1279	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33

	commune de résidence : Cadillac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternais, Gironde AVIS : Je suis contre ce projet : - mise en péril de l'écosystème et par voie de conséquence de plusieurs appellations alentour - impact non maitrisé, pas d'étude approfondie - bénéfice pour l'usager de train quasi nul Par conséquent, je ne vois aucune raison valable au maintien de ce projet coûteux tant financièrement que pour l'environnement et notre patrimoine régional.
1280	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes Barsac et vallée du Ciron AVIS : C'est inutile, coûteux et destructeur. Protégeons nos terroirs, nos petits coins de paradis !!!
1281	Envoyé le 04/12/2014 Nom : DEFIVES Prénom : ANTHONY Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint-Pierre-de-Mons lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bommes, 33 AVIS : Bonjour, je suis opposé à la nouvelle ligne LGV, car je pense qu'elle aura un impact très négatif sur l'appellation Sauternes et les spécificités de son terroir/microclimat.
1282	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes, Barsac, Vallée du Ciron - Gironde AVIS : Un projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) au sud de Bordeaux menace de disparition des grands vignobles. LES GRANDS VINS LIQUOREUX DE LA GIRONDE VONT-ILS DISPARAITRE ??? Un projet de construction d'une ligne ferroviaire nouvelle pour des TGV, allant de Bordeaux à Toulouse et de Bordeaux à Dax, constitue une terrible menace pour le Sauternais. Cette Ligne à Grande Vitesse (LGV) détruira 5.000 hectares de nature, de vie sauvage, de forêts, de terres agricoles, dans les départements de la Gironde, des Landes et du Lot et Garonne. En outre, elle fera disparaître des grands vignobles dans le sud de la Gironde, notamment ceux des Graves, de Sauternes et Barsac. POURQUOI ? EN SACCAGEANT LA VALLEE DU CIRON et de ses affluents, la LGV va trouer la forêt-galerie qui protège ces rivières du soleil, donc de la chaleur. Et c'est justement la fraicheur de ces eaux ainsi conservée qui créé, en arrivant sur les terres chaudes du Sauternais,

	le phénomène de condensation et les fameux brouillards qui génèrent la « pourriture noble ». CETTE LGV CONSTITUE UN ARRET DE MORT POUR DES CRUS connus depuis des siècles et pour certains classés en 1855, dont la réputation planétaire doit tout à ce micro-climat si particulier du Sauternais. Depuis des années, de multiples oppositions se sont manifestées contre ce projet destructeur. Mais en vain. Et pourtant, les dégâts occasionnés par la LGV sont irréparables : zones classées dévastées, pollutions, chantier considérable, bruits infernaux, gaspillage d'énergie, et tout cela pour gagner quelques minutes sur des trajets peu fréquentés, pour des billets de train hors de prix. CE PROJET DE LGV EN GIRONDE EST RUINEUX POUR L'ECONOMIE, HONTEUX POUR L'ECOLOGIE, MORTEL POUR LE VIGNOBLE.
1283	Envoyé le 04/12/2014 Nom : MONTEIL Prénom : CHRISTOPHE Département de résidence : 33 commune de résidence : BORDEAUX lieu concerné par vos observations (commune, département) : BERNOS BEAULAC AVIS : NON à ce projet, inutile, ruineux à l'heure d'une crise économique sans précédent, en dépit du bon sens et au mépris du territoire traversé et des populations impactées bien souvent mal considérées. OUI à l'aménagement des voies déjà existantes si cela est nécessaire. Il est grand temps de mettre en application une véritable démocratie participative restée à ce jour conceptuelle. Sincères salutations. CM
1284	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Anero Van Heems Prénom : Martine Département de résidence : 46 commune de résidence : Gourdon lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gourdon AVIS : Tous les projets onéreux qui ne contribuent pas à améliorer la vie des citoyens de base sont à rejeter. Or la construction à grands frais de cette ligne asséchera le trafic sur la ligne historique et vitale " Paris Orléans Limoges Toulouse " , allongera le temps de transport, rendra le voyage plus pénible car il y aura nécessairement des correspondances et renchérira le coût du trajet pour ceux qui n'ont pas " la chance " (?) d'habiter dans les grandes villes. Une discrimination de plus pour le monde rural ! Une vraie politique tarifaire et une offre plus grande du nombre des trains sur les lignes existantes seraient plus judicieuses. Et s'il faut absolument dépenser beaucoup d'argent, croissance oblige, l'entretien des rails et du matériel roulant est là ....
1285	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : Saint-Avit lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint-Avit Landes

	AVIS : Je suis contre projet qui est une aberration financière . Il est prévu une nouvelle gare de " Mont-de-Marsan " en pleine campagne , à 20 minutes de la ville , avec des aménagements couteux en argent et en destruction de forêt , de paysage pour s'y rendre . Aucun chiffre n'a été donné quant aux nombre d'arrêts journaliers sur cette gare de Lucbardez . A terme , j'ai bien peur qu'elle ne devienne comme certaines gares " betteraves " dans le Nord , c'est-à-dire une gare où les TGV ne feront que passer ....
1286	Envoyé le 04/12/2014 Nom : PERRET Prénom Elisabeth Département de résidence : 33 commune de résidence : BUDOS lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Je suis opposée à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Elles seraient ruineuses, dévastatrices et inutiles !!!
1287	Envoyé le 04/12/2014 Nom : JAMMES Prénom : Patrick Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Ciers sur gironde lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Les lignes TGV sont des aberrations écologiques et ne sont pas rentables par rapport aux travaux effectuées. Les lignes existantes, non saturées par la faible fréquences des trains, doivent être modernisées et servir pour les TGV, le fret et surtout les dessertes locales. Arrêtons de faire des lignes pour le plaisir des politiciens qui se gargarisent de la présence d'une gare desservie par une ligne TGV.
1288	Envoyé le 04/12/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : Hinx lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 AVIS : Je suis entièrement d'accord avec le relevé de conclusion déposé par plusieurs associations (ACCRIL, CADE), et en conséquence je m'oppose à ce projet. De plus différents rapports de la Cour des Comptes mettent en doute la rentabilité au regard des sommes prévues (et sans doute sous-estimées…) et au vu des dettes actuelles de RFF et des besoins de rénovation du réseau existant. Les lignes LGV ne concernent que 8% du trafic ; la ligne actuelle n'est exploitée qu'à 25% de ses capacités…Une alternative est possible en utilisation-aménagement de la ligne actuelle. Les problèmes environnementaux sont explicités dans l'Avis délibéré de l'Autorité Environnementale sur le GPSO et j'y souscris. En tant que citoyenne et contribuable, je refuse des projets ruineux, sans effet sur la « croissance », si ce n'est celle des groupes de

	BTP (cf. autoroute Pau-Langon au détriment des contribuables landais). Les conséquences de la perte de lignes de proximité existantes (voir les impacts du TGV Est), les externalisations de gare en dehors des villes généreront encore plus de déplacements automobiles. Et les impacts écologiques ne seront visibles que par nos enfants et petits-enfants… Donc rénovation des lignes existantes et maintien et renforcement des lignes TER pour les liaisons de proximité.
1289	Envoyé le 04/12/2014 Nom : loustau Prénom : beatrice Département de résidence : 33 commune de résidence : soulignac lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : Les lignes déjà en place doivent être entretenues et une politique d'incitation à l'utilisation des trains doit être mise en place notamment concernant les tarifs . Il est inacceptable que pour gagner quelques minutes , des espaces naturels soient condamnés et des hommes et des femmes expropriés . Ces décisions sont incompatibles avec le constat d'état des lieux de l'environnement et l'installation de paysans serait beaucoup plus utile . C'est un projet dévastateur duquel le peuple n'obtiendra aucun bénéfice .
1290	Envoyé le 04/12/2014 Nom : FUNKE Prénom : HARTMUT Département de résidence : 33 commune de résidence : Léognan lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux-Dax AVIS : Monsieur le Président, Je m'oppose à la construction d'une nouvelle ligne LGV de Bordeaux à Dax car elle constitue un non-sens économique et, pour les futurs voyageurs, un gain de temps négligeable. En 1954, à l'âge de 15 ans, j'étais impressionné par le record de vitesse de 343 km/h qu'avait atteint un locomotive SNCF avec quelques wagons sur le tronçon de voie ferrée existant entre Facture (33) et Labouheyre (40), vitesse supérieure à celle de 300 km/h à laquelle les TGV circulent sur les meilleurs tronçons du réseau français actuel. Une partie de la ligne Bordeaux-Dax est donc adaptée à des trains roulant à grande vitesse. Le reste, traversant essentiellement la forêt des Landes et quelques rares villages, est facilement aménageable pour une telle circulation, voire optimisable par l'adjonction d'une voie supplémentaire (ou de 2) pour répondre à des besoins futurs de transport de marchandises à grande vitesse. Des investissements d'une importance raisonnable permettraient par conséquent de mettre la gare de Dax à moins d'une heure, disons environ 45-50 minutes, de Bordeaux. Dès lors, une nouvelle ligne, de 30 km plus longue, ne ferait gagner aux voyageurs qu'un nombre de minutes ridicule, ce qui ne peut justifier son coût énorme. A une époque où SNCF et RFF n'arrivent plus à maîtriser leurs dépenses courantes et mettent le département où la région à

	contribution pour des travaux comme l'agrandissement de la gare de Bordeaux, la création d'un atelier de maintenance ou le maintien de la ligne Bayonne-St. Jean-Pied-de-Port, des investissements disproportionnés comme cette nouvelle ligne sont à éviter, ne serait-ce que pour des raisons économiques, dans l'intérêt du contribuable. Je vous remercie de prendre mes observations en considération et de croire, Monsieur le Présendent, à l'assurance de mes sentiments respectueux. Hartmut FUNKE
1291	Envoyé le 04/12/2014 Nom : FARBOS Prénom : MYLENE Département de résidence : 33 commune de résidence : ST MEDARD D EYRANS lieu concerné par vos observations (commune, département) : ST MEDARD D EYRANS AVIS : Monsieur le Préfet de la Gironde, Je souhaite apporter mon avis et mes observations à l'enquête d'utilité publique pour les projets élaborés par G.P.S.O, à savoir : - la construction d'une troisième voie ferrée sur la liaison actuelle entre Bordeaux Saint-Jean et Saint Médard d'Eyrans - la réalisation d'une LGV reliant Toulouse et Dax à partir d'un tronçon commun entre Saint Médard d'Eyrans et Bernos Beaulac Dire que la LGV est d'utilité publique reviendrait à dire qu'elle serait utile au plus grand nombre… or : - Où se situe l'utilité publique puisque cette ligne ne sera utile qu'à une minorité de voyageurs (8 à 10 % des utilisateurs de la SNCF) : voyageurs qui emprunteront cette ligne pour un trajet allant de Toulouse à Paris, via Bordeaux, en 3 heures ! Et ce, non pas tous les jours, mais de temps à autre (arrêtons d'essayer de nous faire croire que des Toulousains emprunteront cette ligne tous les jours pour se rendre à leur travail à Paris). Que restera-t-il, pendant la durée des travaux et après, à la plus grande majorité, celle qui utilise le train (TER) TOUS les jours pour se rendre au travail? - Où se situe l'utilité publique lorsqu'on dépense des milliards - pour gagner 15 misérables petites minutes ? - pour une poignée de personnes ?? (et surtout en quoi est-ce rentable ? cela devrait amener les partisans au projet à se demander quel sera le prix des billets…). - Où se situe l'utilité publique lorsqu'on massacre des villages entiers pour les quelques privilégiés qui vont emprunter ces TGV ? - Où se situe l'utilité publique lorsqu'on contraint les habitants exposés au tracé à supporter physiquement, psychiquement et financièrement (c'est un comble !!!) ces travaux monstrueux qui vont durer des années, pour la construction de cette LGV ? Ainsi :

	Pour une minorité de voyageurs, et alors même qu'une ligne existe déjà, permettant de relier Toulouse-Bordeaux en 2 heures, je refuse la construction et le passage d'une LGV et que mon village soit défiguré, balafré pour ne subir que les inconvénients de l LGV et de sa réalisation. Nous paierons donc pour avoir le privilège de voir passer les trains ! Pour une minorité de voyageurs, et alors même qu'une ligne existe déjà, permettant de relier Toulouse-Bordeaux en 2 heures, je refuse la construction et le passage d'une LGV engendrant une destruction de la faune et de la flore actuelle, zone protégée NATURA 2000, affectant irrémédiablement tout l'écosystème de la région. Il est surprenant que G.P.S.O. n'ait pas à tenir compte des lois qui gouvernent de telles zones !!! Pour une minorité de voyageurs, et alors même qu'une ligne existe déjà, permettant de relierToulouse-Bordeaux en 2 heures, je refuse la construction et le passage d'une LGV engendrant la destruction de zones classées. Pourquoi le projet GPSO est-il au-dessus de lois prévues pour les particuliers, notamment en ce qui concerne les distances minimales vis à vis de monuments classés ou inscrits aux Bâtiments de France ? Pour une minorité de voyageurs, et alors même qu'une ligne existe déjà, permettant de relier Toulouse-Bordeaux en 2 heures, je refuse la construction et le passage d'une LGV, notamment dans ma commune, ainsi que la réalisation de travaux pharaoniques qu'elle imposerait, risquant, de détruire une ressource en eau potable (la construction d'un viaduc est prévue au-dessus des sources d'eau potable de Bellefond) (notons que cette source alimente aussi une bonne partie de Bordeaux). Il est déroutant de constater que, dans ce cas aussi, RFF est au-dessus des lois ! Pour une minorité de voyageurs, et alors même qu'une ligne existe déjà, permettant de relier Toulouse-Bordeaux en 2 heures, je refuse la construction et le passage d'une LGV et que mon village soit fragilisé par le risque croissant d'inondations dues aux remblais colossaux, ou autres ponts et buttes (pour permettre le passage de la LVG) et qui vont constituer un barrage aux ruissellements naturels !!! Pour une minorité de voyageurs, et alors même qu'une ligne existe déjà, permettant de relier Toulouse-Bordeaux en 2 heures, je refuse la construction et le passage d'une LGV, notamment dans ma commune, ainsi que la réalisation de travaux pharaoniques qu'elle imposerait, entraînant des nuisances sonores jour et nuit (allers/retours des camions et engins de chantier ; travaux sur les voiries, et alentours ; 4 voies au lieu de 2 actuellement dont une servira de garage pour stationner les TER qui regarderont passer les TGV !). Car, à Saint Médard d'Eyrans, RFF n'a pas prévu de mur anti-bruit et est donc dans l'impossibilité de protéger phoniquement les habitations sur plusieurs kilomètres car la voie passe à 17 mètres au-dessus de marais, qui eux, par contre, véhiculent parfaitement les bruits et les vibrations !!!! Créer cette LGV, c'est créer un nouveau couloir de nuisances en plus de ceux existant déjà (Autoroute A62 ; Départementale D1113 ; Ligne ferroviaire Bordeaux-Toulouse) au sein d'un petit village dont le cadre de vie reste cependant rural. Mais c'est aussi anéantir l'attractivité résidentielle et le développement de ce village : qui

	va vouloir venir s'installer à St Médard ?????? Sans compter ceux qui vont vouloir en partir à cause de ces réalisations ???? (Mais qui auront toutes les difficultés du monde, voire l'impossibilité de vendre leur bien immobilier et pour lequel il leur sera impossible de rembourser l'emprunt !!!!! Mais ça RFF et les partisans au projet s'en moquent ! Détruire des vies pour quelques privilégiés… c'est pas grand-chose en effet !!!!) Pour une minorité de voyageurs, et alors même qu'une ligne existe déjà, permettant de relier Toulouse-Bordeaux en 2 heures, je refuse la construction et le passage d'une LGV notamment dans ma commune avec la pollution visuelle que cela engendrera : largeur du faisceau d'emprise (4 voies !!!), très grand nombre de poteaux électriques, caténaires, grillages de protection, transformateurs électriques, viaduc à l'entrée du village, saut de moutons à sa sortie etc. !!!!!!!!! Pour une minorité de voyageurs, et alors même qu'une ligne existe déjà, permettant de relier Toulouse-Bordeaux en 2 heures, je refuse la construction et le passage d'une LGV notamment dans ma commune ainsi que la réalisation de travaux pharaoniques qu'elle imposerait, entraînant des nuisances pouvant engendrer des problèmes de santé physique : poussières résultant des transports de terre, poussières résultant des travaux divers, circulation intense des engins et camions qui émettront des gaz d'échappement !!!!!) etc. Pour une minorité de voyageurs, et alors même qu'une ligne existe déjà, permettant de relier Toulouse-Bordeaux en 2 heures, je refuse la construction et le passage d'une LGV dans ma commune ainsi que la réalisation de travaux pharaoniques qu'elle imposerait, entraînant des nuisances pouvant engendrer des problèmes de santé psychique : manque de sommeil dû au bruit, au stress ; ou encore traumatismes engendrées par la proximité du faisceau ou par une expropriation ou détérioration de son bien immobilier se trouvant sur cet axe !!!!! Ne pensez-vous pas que des personnes, fragilisées par tant de stress, pourraient ne pas supporter et en venir au suicide ! Pour une minorité de voyageurs, et alors même qu'une ligne existe déjà, permettant de relier Toulouse-Bordeaux en 2 heures, je refuse la construction et le passage d'une LGV dans ma commune ainsi que la réalisation de travaux pharaoniques qu'elle imposerait, entraînant des nuisances d'ordre pratique : impossibilité de se déplacer, soit parce que les routes seront coupées, soit parce qu'elles seront impraticables parce que "défoncées" par les centaines voire les milliers de passages des camions et autres engins de chantier ; obligation de contourner le village pour aller rejoindre l'autre partie de la commune (suppression de 2 passages à niveau)… Pour une minorité de voyageurs, et alors même qu'une ligne existe déjà, permettant de relier Toulouse-Bordeaux en 2 heures, je refuse la construction et le passage d'une LGV dans ma commune ainsi que la réalisation de travaux pharaoniques qu'elle imposerait, engendrant des problèmes de sécurité routière ! Risque accru d'accidents : comment circuler sereinement et sans risque (à pieds, à vélo ou en voiture) au milieu de travaux gigantesques et d'engins et camions de toutes sortes ????? Souhaitez-vous avoir ce genre de drame sur la conscience ? Moi, je m'y oppose ! Pour une minorité de voyageurs, et alors même qu'une ligne existe

déjà, permettant de relier Toulouse-Bordeaux en 2 heures,
je refuse la construction et le passage d'une LGV dans ma commune ainsi que la réalisation de travaux pharaoniques qu'elle imposerait, constituant des obstacles à l'éducation :
- Comment des enfants pourront aller et travailler dans une école située dans la zone de ce chantier colossal ????? Comment vont vivre ces élèves, dont l'école est déjà située près de la ligne existante, lorsque la LGV sera encore plus proche de leur classe ?????
- Comment vont pouvoir s'organiser les ramassages de transports scolaires pour les collégiens et les lycéens dans ces conditions ????? Où vont passer les bus pendant la durée des travaux ? Et après ? Je veux vous signaler que les lycéens ont déjà un temps de trajet supérieur à 30 minutes le matin et 45 minutes le soir !)

Pour une minorité de voyageurs, et alors même qu'une ligne existe déjà, permettant de relier Toulouse-Bordeaux en 2 heures,
je refuse la construction et le passage d'une LGV dans ma commune ainsi que la réalisation de travaux pharaoniques qu'elle imposerait, notamment pour les milliards que cela coûterait, et que cela NOUS coûterait !!!!
Je refuse, au travers de mes impôts, d'avoir à donner le moindre centime pour cette ligne ! Je refuse que mes enfants et leurs enfants paient pour cette ligne !!!! Pour cette inutile et non rentable ligne à grande vitesse !!!!

Soyons raisonnables, n'allons pas dépenser des dizaines de milliards, juste pour gagner une dizaine de minutes entre Bordeaux et Toulouse ! Juste pour quelques personnes ! Ce n'est pas d'utilité publique ! Non ces projets de G.P.S.O. ne sont pas d'intérêt public !
À l'heure actuelle, à l'heure où notre pays est fortement endetté, à l'heure où il faut faire des économies, à l'heure où la cour des comptes fait un rapport qui s'oppose à ce projet et alors que RFF et la SNCF sont fortement endettés,
- il serait plus judicieux et réellement d'utilité publique (mais aussi bien moins coûteux : 3 à 4 fois moins cher !) de rénover les voies actuelles pour que la majorité d'utilisateurs quotidiens puissent se rendre à leur travail.
- il serait aussi plus judicieux, en ces temps de crise, d'utiliser cet argent pour d'autres projets plus importants et réellement d'utilité publique : dans les domaines de la santé, de l'aide sociale, de l'enseignement et de la formation, ou encore des emplois locaux ?

Enfin, un dernier argument, qui s'oppose également à la réalisation de ces projets :
Dans l'article 1 du Grenelle de l'environnement il est dit : « Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable » ; pourquoi, dans ce cas aussi, RFF serait-il au-dessus des lois ? Pourquoi fait-il abstraction des solutions alternatives que constitue la rénovation de la ligne actuelle ? Une contre étude, financée par les associations et des élus du Grand Sud-Ouest montre que le trajet Bordeaux-Toulouse pourrait se faire en 1h20 par les voies existantes, alors que le trajet par la LGV se ferait en 1h05 (à noter que le trajet est supérieur de 40 km par rapport aux voies existantes). Pourquoi alors dépenser plus alors qu'on peut faire aussi bien pour

	bien moins cher, sans tous les désagréments cités ci-dessus ? Pourquoi créer une nouvelle ligne entre Bordeaux et Toulouse plutôt que de la moderniser pour 4 fois moins cher et à peine quelques minutes de plus, sans aucun impact sur l'environnement ? Pour toutes ces raisons je donne un avis défavorable aux projets de RFF mais un avis plus que favorables pour une amélioration de la ligne actuelle ! Monsieur le Préfet de la Gironde, j'espère que vous tiendrez compte de nos avis et souhaite vivement que vous apporterez un avis défavorable à la réalisation de ces projets. Cordialement, Mylène Farbos
1292	Envoyé le 04/12/2014 Nom : REY Prénom : STEPHANE Département de résidence : 47 commune de résidence : Fargues sur Ourbise lieu concerné par vos observations (commune, département) : Fargues sur Ourbise en Lot et Garonne AVIS : ce projet de ligne LGV est un projet sans intérêt pour les habitants des zones traversées par ce train. je trouve anticonstitutionnel le fait d'imposer au contribuable que je suis, le coût exorbitant d'un tel projet qui d'évidence ne trouvera pas son équilibre économique sans solliciter de nouvelles fois notre porte feuille. les exemples d'échecs économiques sont nombreux et coutent toujours plus cher au contribuable qui n'a rien demandé (LGV dans l'est, autoroute Bordeaux Pau....) la gestion en bon père de famille par nos dirigeants de nos faibles moyens nationaux, n'est pas une de leur pratique préférée... depuis des décennies, nos dirigeants, cornaqués par vos experts jouent impunément avec notre argent par le biais des impôts. aucun besoin d'être efficace, les pertes sont toujours comblées par les contribuables spoliés pour l'occasion. Vos exigences n'ont d'égales que vos incompétences et vous pouvez mettre toutes les formes que vous voudrez pour nous imposer cette LGV....NOUS N'EN VOULONS SURTOUT PAS
1293	Envoyé le 04/12/2014 Nom : ORHON Prénom : Jacques Département de résidence : - commune de résidence : Sainte-Adèle, Québec, Canada lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes et Barsac, Gironde AVIS : C'est en tant qu'auteur et globe-trotter du vin que je me permets de m'associer à cette initiative. Je visite régulièrement cette région du Sauternais où le vin est un des meilleurs exemples en France de la relation évidente entre sa qualité et sa personnalité avec le terroir et l'écosystème dont il est issu. La poursuite du projet de LGV serait, à toutes fins utiles, désastreuse, pour l'avenir d'un des plus grands joyaux du vignoble français et international.

	Jacques ORHON, auteur du Nouveau Guide des Vins de France (publié en octobre 2014 aux Éditions de l'Homme)
1294	Envoyé le 04/12/2014 Nom : FOURNIER Prénom : HELENE Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC AVIS : Je souhaite que cette ligne ne se fasse pas car elle est bien trop chère pour le bénéfice (temps entre toulouse et Bordeaux)à gagner, ce ,dans le contexte économique actuel . Si vraiment elle doit se faire il faut réaménager la ligne existante si celà est possible) A défaut il faut choisir le trajet le moins dommageable pour notre commune c'est à dire le H228 Ter Merci d'étudier ce trajet en priorité ; H Fournier
1295	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Bonneilh Prénom : André Département de résidence : 47 commune de résidence : Trentels lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune, Département, Région AVIS : Monsieur le Commissaire enquêteur, En tant que Maire de ma commune, je considère que le projet en question est ruineux pour les collectivités locales qui sont amenées à participer à son financement, pour un gain de temps de quelques minutes et que d'autres priorités sont là auxquelles il est impérieux de répondre. La disparition de terres agricoles, est un facteur qui touche beaucoup nos communes rurales comme nous le font savoir les lois Grenelle quand il s'agit d'urbanisme et comme les plus hautes instances de l'Etat nous le font savoir quand elles ne se sentent pas concernées. Un rapport de la cour des comptes sur les lignes LGV montre le manque de rentabilité de ces lignes, le niveau d'endettement de RFF. La suppression quasi certaines des arrêts intermédiaires (Agen, Montauban) montre qu'il ne s'agit que de servir les "mégapoles " et que l'aménagement du territoire n'existe plus pour le rural (Cf la loi de 2003 S.R.U. sur l'urbanisme) qui a mis longtemps à se souvenir que la France des petites communes existe et qu'on peut la rencontrer. Après le malheur survenu récemment pour un barrage il serait peut-être utile de réfléchir avant de détruire la nature, quand des projets en relation avec le transport régional peuvent être une alternative au service du plus grand nombre aujourd'hui, au service de tous demain lorsque l'énergie sera un produit de luxe. Pour toutes ces raisons je me fais le porte-parole de la majorité écrasante des habitants de notre commune en demandant le réexamen du projet dans le sens de la diminution des coûts, la protection des terres agricoles et de la nature, la vraie réorientation du projet pour le service de nos besoins. Je vous prie d'agréer Monsieur le commissaire enquêteur l'expression de mes sentiments les meilleurs.

	A. Bonneilh Maire de Trentels, Chevalier de l'Ordre National du Mérite Chevalier des Palmes Académiques
1296	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Wright Prénom : Vanessa Département de résidence : 32 commune de résidence : Eauze lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tous les départements traversés AVIS : Madame, Monsieur, Je viens par la présente vous signifier mon opposition à la construction de la LGV Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax. La construction de cette ligne serait d'abord désastreuse pour l'environnement, dans un premier temps de par la circulation des camions pour l'acheminement des matériaux (pollution, ouverture de nouvelles routes ou dégradations/surplus de circulation sur celles existantes …etc) ; sans mentionner l'impact évident sur l'environnement direct de la ligne (destruction de milliers d'hectares de forêts, de champs, de terres agricoles et viticoles … etc). De plus, il est inadmissible d'envisager la destruction des propriétés privées traversées par cette ligne, et des expropriations qui en résultent. Par ailleurs, le coût de ce projet est absolument titanesque, impliquant un impact direct sur les citoyens (impôts et taxes décuplées …etc), alors que la rénovation de la ligne existante coûterait beaucoup moins cher. Quel est l'intérêt d'autant de dépenses et de dévastation seulement pour gagner quelques minutes sur une ligne qui existe déjà ? Les « bénéfices » attendus et annoncés afin de faire aboutir ce projet, tels que créations d'emplois, gain de temps sur la ligne, rentabilité, …etc sont négligeables voire inexistants. Ces « avantages » escomptés ne justifient en rien les dégâts catastrophiques qui découleront de la réalisation de cette ligne. En vous remerciant de prendre en compte mes observations, Cordialement
1297	Envoyé le 04/12/2014 Nom : meslin Prénom : guy Département de résidence : 33 commune de résidence : saint-emilion lieu concerné par vos observations (commune, département) : graves, sauternes AVIS Je suis contre la traversée des régions viticoles du sud de Bordeaux qui sont le fleuron des grands terroirs de notre pays, la fierté de la France sur les marchés export; le monde entier nous les envie. Ils sont source de prestige et de revenus de devises importantes. Il ne faut pas déséquilibrer cette région esthétiquement, et encore moins son écosystème, le plus fragile de tous avec la production de vins liquoreux, si délicate à obtenir grâce à un équilibre climatique, à des conditions de température et d'humidité qu'il ne faut en aucun cas influencer, même très peu.

	Cette région a suffisamment de difficultés pour ne pas en rajouter. Arrêtez de bétonner à tout va pour créer de l'emploi temporaire, ce projet n'est pas une nécessité. Les viticulteurs, d'habitude si sages à Bordeaux ne se laisseront certainement pas faire. La coupe est pleine.
1298	Envoyé le 04/12/2014 Nom : burns Prénom : janet Département de résidence : 33 commune de résidence : villandraut 33 730 lieu concerné par vos observations (commune, département) : la vallee du ciron le vignoble du sauternais AVIS : Grand inquietude sur l'effet des travaux sur le terroir et microclimate . Tracee non respecteuse de la nature et d'un terroir - le Sauternais - d'une importance mondiale, sur le plan viticole.
1299	Envoyé le 04/12/2014 Nom : dl Prénom : Gregoire Département de résidence : 69 commune de résidence : Versailles lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes AVIS : Bonjour, Etant de formation ingenieur (Supelec) , 23ans, tout les projets d'envergure pour la France, a l' image du developpement de la ligne a grande vitesse a travers notre pays ne sont pas pour me deplaire. Ce projet permettra ainsi au consommateur de se deplacer plus rapidement d un point A a un point B, contribuera au developpement de notre economie, et developera cette synergie si importante a la croissance d une region, puis d un pays. Cependant, un bon projet est , comme son nom l'indique, un projet qui se doit d'etre bon. Pour cela, il ne me semble pas que le projet de ligne a grande vitesse entre Bordeaux et Dax remplisse ces conditons; en effet, il se trouve que le trajet coupera la region NATURA 2000 ainsi que la vallee du CIRON, mettant gravement en danger toutes les appelations de liquoreux. Donc oui, d' un point de vue economique , ce projet pourrait etre viable (encore fusse t il le prouver). D un point de vue social, cela serait triste, avec de nombreuses personnes au chomage (par les temps qui courent, en est on a cela pres?). D un point de vue culturel, cela serait catastrophique, avec la perte d un savoir faire francais unique, que trop peu de gens connaissent, ainsi que la destruction de l espace Natura 2000. Le vin fait parti integrante de la gastronomie fracaise. Ne nous tirons pas une enieme balle dans le pied... Il existe de nombreuses solutions pour contourner cette region, et

	elles sont economiquement et socialement viables. Je suis pour le projet de la LGV, mais a conditon que ce projet soit viable economiquement ET socialement. En l etat actuel des choses, il ne l es pas. Pour une France qui avance, mais qui avance sciemment: car si "sience sans conscience n'est que ruine de l'ame", alors ce beau projet qu est la LGV, construite dans cette region du Ciron, ne le serait plus, et s apparenterait a un suicide collectif social et economique . Sincerement, GD PS; vous ecrivant d un clavier anglais, aucun accent ne ponctue mes dires. Merci de votre comprehension.
1300	Envoyé le 04/12/2014 Nom : duillon Prénom : cedric Département de résidence : 42 commune de résidence : st medard lieu concerné par vos observations (commune, département) : region sue ouest AVIS : Les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax sont estimées à 9 Milliards € Son coût devra être supporté par l'ensemble des collectivités locales (Région, Département, Communautés de communes ou urbaines) : ce sera donc à nous tous de payer la note au détriment d'autres politiques publiques (éducation, transports TER, santé, …) Elle détruira 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, des zones humides, des espaces protégés, des nappes d'eau. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquera l'ouverture de nouvelles gravières. Ce sont plus de 2360 rotations de camions par jour ouvrés pendant les 7 années de chantier. La création de cette nouvelle ligne se fera au détriment des lignes existantes, notamment Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, ligne majeure pour l'aménagement du territoire, dont la pérennité ne sera plus assurée (Terminus POLT envisagé à Brive dès 2017 à la mise en service de Bordeaux-Tours). UNE SOLUTION ALTERNATIVE EXISTE , basée sur l'étude indépendante CLARACO, commandée par un collectif d'élus et d'association. Cette étude démontre que l'aménageant de la ligne existante Toulouse-Bordeaux permet d'économiser 6 Milliard €, d'éviter le désastre écologique, pour une différence estimée entre 6 et 13 minutes tout en développant le trafic ferroviaire sur le nord toulousain. je vous demande d'écouter les citoyens et de mettre fin à cette gabegie financière et environnementale. Les LVG ont n'en veut pas! des projets alternatifs existent, soutenons-les! merci

1301	Envoyé le 04/12/2014 Nom : MARQUES Prénom : Christophe Département de résidence : 82 commune de résidence : MONTEILS lieu concerné par vos observations (commune, département) : Généralités AVIS : Bonjour. Pas d'observation sur un lieu particulier mais des remarques d'ordre générales sur le projet. Comme l'on préconisé diverses analyses de ministères de l'écologie et énergie successifs la construction de nouvelles LGV doit être évitée au profit de la modernisation des lignes actuelles. Or, l'étude indépendante CLARACO, commandée par un collectif d'élus et d'association montre que sur la ligne qui nous intéresse la LGV n'est pas LA SOLUTION et un aménagement de la ligne existance serait préférable. La saturation de la ligne n'est que partielle, à l'entrée de Toulouse. Dans cette zone, le doublement des voies serait intéressant. Merci de prendre en compte mes remarques. C. MARQUES
1302	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : ST MARTIN DE SEIGNANX lieu concerné par vos observations (commune, département) : SEIGNANX AVIS : Gros impact sur l' environnement que nous devrions proteger, valoriser Dégradation de la nature, des animaux, de l' habitat ..... Budget exorbitant alors que nos moyens ne nous le permettent pas Chiffres de l'état sur rentabilité non exacts - Mensonges qd à la création d' emploie Peu de temps gagné vs les voies existantes - Améliorons ceux que nous avons, prenons conscience que détruire à tout va n' est pas la bonne solution
1303	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 75 commune de résidence : COLOMBES lieu concerné par vos observations (commune, département) : COLOMBES AVIS : Ne portez pas un coup encore plus dur au vignoble de Sauternes. il n'a pas besoin de ça.

	merci
1304	Envoyé le 04/12/2014 Nom : RICHARD Prénom : Pierrette Département de résidence : 33 commune de résidence : martignas sur jalle lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : beaucoup de plus de nuisances pour les riverains beaucoup trop de zones naturelles ,ou cultivées détruites trop cher , certainement qu' un meilleur aménagement de la ligne existante serait aussi utile .....Ily a déjà l' exemple de l' A65 ,qui est loin d' etre aussi utilisée que prévu et maintenant on voudrait certainement reproduire la meme chose avec une ligne TGV , pas vraiment plus utile et tellement onéreuse pour nos finances .....Arretez tous ces projets , qui ne sont plus adaptés à notre époque .....
1305	Envoyé le 04/12/2014 Nom : BAJON Prénom : JEAN BAPTISTE Département de résidence : 86 commune de résidence : POITIERS lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Pour avoir vu le coût environnemental de la construction d'une LGV sur le territoire que j'habite, avoir étudié les conséquences tant humaine qu'environnemental, je considère qu'il est de notre responsabilité de développer toutes les alternatives à ce type de chantier et à ce mode de transport qu'est le TGV. En effet, il existe des études qui montrent qu'il faut pratiquement un siècle d'exploitation de la ligne (Tours Bordeaux par exemple) pour rattraper le temps perdu : les maigres minutes gagnées par les usagers du TGV ne compenseront que dans très longtemps les longues minutes perdues par les riverains du chantier à cause des déviations, circulations alternées... dues au chantier. Par ailleurs, malgré les discours sur les compensations mises en oeuvre pour l'environnement, j'ai pu constater les conséquences dramatiques (disparition d'insectes, de bois, de fleurs rares et protégées, ...) Enfin, l'argument de l'emploi est factice puisque, sur le chantier qui s'est en partie déroulé sous mes yeux, la majorité des emplois étaient tenus par de la main d'oeuvre étrangère (souvent européenne) présente temporairement le temps du chantier.
1306	Envoyé le 04/12/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : Saint-Gor lieu concerné par vos observations (commune, département) : LGV gironde et Landes AVIS :

	LGV Encore un projet qui comme l'autoroute Langon Pau est un désastre écologique et économique qui n'amène rien à la région. L'exemple de l'autoroute devrait servir de leçon. Alors qu'une deux fois deux voies aux normes Européenne aurait couté beaucoup moins cher et n'aurait pas couper la région en deux . Contre l'avis d'une grande partie de la population l'état a décidé de céder à une soit disant société privée la concession Autoroutière sachant très bien quelle ne serait pas rentable et qu'il faudrait demander au peuple de mettre la main à la poche. (Facile) Messieurs les Énarques qui travaillez dans les bureaux descendez sur le terrain et écoutez de temps en temps "la logique des gens de la campagne". Cordialement C L
1307	Envoyé le 04/12/2014 Nom : thomas Prénom : brigitte Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : J'estime que ce projet n'est pas pertinent. Il ne répond pas aux besoins locaux, n'améliorera pas le déplacement des habitants des territoires traversés, ne favorise pas l'emploi local. Il est destructeur du milieu naturel et des terres agricoles. Il coûte une fortune pour les finances publiques sans être assuré d'être rentable Ci-dessous "extrait du monde du 2/12 art "La ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges en mauvaise posture" "Surestimation de trafic sur les lignes C'est que les lignes à grande vitesse ne sont pas aujourd'hui rentables. Et les dernières en cours de développement bien moins que les premières créées dans les années 1980. « Aucune LGV n'est aujourd'hui rentable en soi. Certaines lignes sont plus rentables au niveau opérationnel, mais si on prend le coût des travaux puis de maintenance, rien n'est rentable », confiait récemment un spécialiste." C'est un projet d'arrière garde. Il serait plus pertinent d'investir dans l'amélioration des lignes existantes afin de faciliter les déplacements en zone rurale pour permettre leur réinvestissement plutôt que de favoriser les mégapoles....
1308	Envoyé le 04/12/2014 Nom : COMBRES Prénom : Maryse Département de résidence : 47 commune de résidence : Ste COLOMBE en BRUILHOIS lieu concerné par vos observations (commune, département) : Observations générales concernant le projet AVIS : Monsieur le Commissaire, Je vous remercie de prendre en compte ma contribution à l'enquête publique concernant les lignes nouvelles (LGV) Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

Même si je suis très sensibilisée par les conséquences environnementales que ce projet pourrait provoquer, s'il voit le jour, (conséquences sur 50 ans, selon l'Autorité Environnementale), je souhaite, avant tout, que vous preniez en compte le rapport de la Cour des comptes, intitulé « La Grande Vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de la pertinence ». Pour mémoire, la Cour des Comptes est composée de plus de 700 magistrats, auditeurs et experts.
Il n'y a aucune raison de remettre en cause le rapport de cette juridiction et de douter de l'objectivité de ses experts. Ce que dit le rapport :

Concernant le modèle LGV :
« Un modèle à bout de souffle au coût devenu non soutenable. »
Pour Didier Migaud, le Président de la Cour des Compte : « Le modèle français des LGV a atteint
ses limites. » « Le processus actuel de décision conduit presque systématiquement à lancer
des projets de LGV même s'ils ne répondent pas à des critères rationnels. »
Pour Barbara Dalibard, directrice générale de SNCF-Voyages : « au fur et à mesure où on étend
ces LGV, elles sont de moins en moins rentables et le coût vient endetter fortement l'activité ferroviaire elle-même. Ce que dit la Cour de Comptes, c'est qu'on est arrivé à la limite
d'un système. C'est un point sur lequel on est d'accord. Plus on construit de lignes, moins
elles sont rentables. »

Concernant la rentabilité :
« Aucune des 6 LGV citées dans le rapport n'a atteint les objectifs de rentabilité annoncé. »
En effet, l'écart entre la rentabilité estimée et constatée pour la LGV Nord est de 77 %, celle de la LGV méditerranée de 50 %, par exemple. Cet écart est réellement conséquent et avéré.
« La rentabilité socio-économique des LGV est systématiquement surestimée. »
« RFF exagère significativement le niveau des trafics. »

Concernant le financement :
« La France n'a plus les moyens de financer le coût trop élevé de ce modèle. »
Les experts dénoncent le mode de décision sur l'investissement au poids colossal : « 26 millions d'euros/le km pour le projet Sud-Europe Atlantique (p. 93 du rapport) », par exemple.
« Le haut niveau d'endettement de RFF l'empêche de financer de nouvelles lignes par emprunt.
Le financement des projets LGV déjà décidés n'est pas assuré. »
L'une des recommandations est de : « concentrer, en priorité, les moyens financiers sur l'entretien du réseau et ne pas financer des projets non rentables. »

Pour conclure :
« La Cour des Comptes appelle les pouvoirs Publics à adopter une attitude réaliste et rationnelle. »

Je m'associe entièrement à cette conclusion, j'y rajoute que je compte également sur votre responsabilité citoyenne et tout simplement sur votre bon sens.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, je vous demande donc de vous

	prononcer défavorablement vis-à-vis de ce projet extrêmement coûteux, dévastateur en termes d'environnement et qui n'apportera rien en termes de développement économique (voir page 42 à 44 du rapport). Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire, à l'expression de mes respectueuses salutations. Maryse COMBRES Elue sur la commune de Ste Colombe en Bruilhois
1309	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Fala Prénom : Jean-Luc Département de résidence : 33 commune de résidence : Pessac lieu concerné par vos observations (commune, département) : les departements concernés par le projet AVIS : Je milite pour le développement harmonieux de nos départements et la préservation de leur flore , de leur faune ainsi que la préservation des cours d'eau . A ce titre , je considère les projets LGV néfastes pour le bien commun car destructeur de ce qui fait la singularité de nos paysages, trop couteux à une époque ou les deniers public sont restreints (allocation familiale;droit au chômage;salaire;hôpitaux;logements.....)comment ne pas s'étonner et même suspecter quelques connivences entre décideurs politiques et entrepreneurs? des milliards dans un projet inutile ,car, au cas ou vous ne le sauriez pas, une ligne existe déjà ,elle attend quelques millions pour optimiser ses capacité! Enfin, la raison indique que ce projet soit abandonné et que les milliards prévus soient injectés dans le réseau TER qui sert aux déplacements quotidiens,au développement du FRET ferroviaire afin de nous mettre en conformité avec les préconisations du GIEC.
1310	Envoyé le 04/12/2014 . Nom : LAFAGE Prénom : Isabelle Département de résidence : 82 commune de résidence : MONTAUBAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : Réponse de portée générale AVIS : Suite à la réunion de Bressols à laquelle j'ai assisté hier au soir, je constate avec amertume la profusion d'avis défavorables au projet LGV de GPSO. Cette réunion ne fait que prolonger les enquêtes déjà établies et disponibles sur votre site internet. Tel n'est pas mon point de vue. Je suis très favorable à ce projet qui ne peut que servir les intérêts économiques et sociaux de la région toulousaine. Si ce projet était abandonné, quel serait l'avenir de la 4° ville de France? Certes, il y a l'avion, diront certains, mais il n'y a aucun doute sur l'intérêt environnemental de la grande vitesse ferroviaire par rapport à l'avion. S'il venait à l'idée de ces détracteurs de faire la comparaison au regard de références objectives, peut-être aurait-on trouvé plus de nuances dans les propos... . D'autre part, la rénovation des lignes existantes ne constitue pas une alternative crédible à la LGV. Bien évidemment, il est indispensable de prendre en compte les impacts de ce projet dans leur diversité (agriculture, habitat, rétablissements de voiries, paysages et biodiversité,...), et de

	réorganiser localement autant qu'il est possible de faire. Pour favoriser la réflexion, il sera nécessaire de préciser sans tarder les compensations envisagées tant sur l'environnement que sur l'agriculture. Par ailleurs, j'ai écouté avec attention les partisans de la rénovation de la ligne POLT. Cette rénovation est tout à fait nécessaire si l'on veut prendre en compte les intérêts directs des populations concernées. Néanmoins, cela ne saurait constituer une alternative au projet LGV. Monter à Paris en trois heures environ au départ de Montauban donne largement avantage au train à grande vitesse par rapport à l'avion, à la condition de proposer une tarification raisonnable.
1311	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Hawser Prénom : Anthony Département de résidence : 93 commune de résidence : London lieu concerné par vos observations (commune, département) : UK AVIS : It is a tragedy to endanger Sauternes - a true heritage of France. I urge you to reject the plan In favour of retaining the French environment.
1312	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom - Département de résidence : 47 commune de résidence : AGEN lieu concerné par vos observations (commune, département) : DEPARTEMENT AVIS : NON À CE PROJET RUINEUX La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde. 1.Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais, les Français ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. 2.Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels. L'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers. Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État. 3. Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. C'est un NON-SENS ! 4. À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la

	population par des retards de trains.
1313	Envoyé le 04/12/2014 Nom : DUBOS Prénom : Monique Département de résidence : 33 commune de résidence : NOAILLAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : SUD OUEST AVIS : Je me déclare opposée à la construction des LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne. En effet , ce projet ne correspond pas un besoin d'ordre général: le nombre de voyageurs susceptibles d'en bénéficier est dérisoire par rapport au nombre de citoyens impactés au plan financier et au plan environnemental. Sur le plan financier, le budget annoncé (13 milliards d'€) et qui sera forcément dépassé, constitue une ruine et un endettement sur des dizaines d'années pour tous les citoyens. D'autre part, les sommes qui y seraient consacrées empêcheraient d'envisager l'entretien et l'amélioration des voies existantes , demande qui se fait de plus en plus nette de la part des usagers. Sur le plan environnemental, ce sont des milliers d'hectares de terres agricoles, de vignobles, de forêts, de zones naturelles ,de zones protégées qui seraient détruites résultant du tracé lui-même mais aussi de la nécessité de créer des gravières, de la quantité de matériaux à déplacer, et de la construction de lignes électriques indispensables à l'alimentation par exemple. C'est tout l'environnement social et économique des populations de plusieurs départements qui se trouverait bouleversé dans le sens d'une destruction et d'un appauvrissement définitifs. L'argument de quelques minutes de trajet gagnées entre deux métropoles, et cela pour un coût faramineux, ne peut l'emporter sur la demande d'amélioration des voies existantes qui pour une facture plus légère, dans un contexte d'économie de moyens et de préservation de l'environnement satisferait la collectivité désireuse de relocalisation et de modération quant aux finances et aux ressources naturelles. L'utilité publique de ce projet n'est nullement évidente.
1314	Envoyé le 04/12/2014 Nom : LAMARQUE Prénom : DANIEL Département de résidence : 40 commune de résidence : Candresse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ligne Bordeaux-Dax AVIS : Je suis opposé à la construction de la ligne ferrovière nouvelle Bordeaux: Dax comme celle de toute ligne à grande vitesse nouvelle pour les raisons suivantes: - A l'heure des restrictions budgetaires nécessaires il est mal venu d'engager des dépenses considérables pour améliorer un transport des passagers et de marchandises qui n'a pas besoin de l'être . En effet

	la SNCF déplore une baisse du nombre de voyageurs et les trains de marchandises existants ne sont ni trop longs (on peut rajouter des wagons) ni trop nombreux. - Le respect de l'environnement: le projet est dangereux pour la préservation des milieux arboricoles et agricoles ainsi que pour l'urbanisme (destructions de maisons et de moniments) -Il serait préférable que les capitaux disponibles actuellement soient affectés à l'entretien et l'amélioration des lignes existantes ce qui aurait pour effet de sécuriser le transport ferroviaire actuel. Autrement dit: Ne faites pas d'investissements ruineux et inutiles en imaginant (peutêtre faussement) que les générations suivantes auront besoin de les utiliser.
1315	Envoyé le 04/12/2014 Nom : GAILLY Prénom : Nicolas Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes 33 AVIS : Je suis contre ce projet dont le tracé menace la viticulture du Sauternais. II affecte en-effet la rivière le Ciron si importante pour le micro climat qui depuis des siècles permet de produire le vin de Sauternes si réputé dans le monde entier.
1316	Envoyé le 04/12/2014 . Nom : CARDOIT Prénom : Jacqueline Département de résidence : 33 commune de résidence : GOUALADE lieu concerné par vos observations (commune, département) : GOUALADE AVIS : Je m'oppose formellement a ce projet pour les raisons suivantes: - Ce projet est dévastateur pour l'environnement. - Pourquoi dépenser tant d'argent, alors qu'il est possible d'aménager les voies existantes pour un coût bien inférieur Il est temps de réduire nos dépenses, la France va mal ! Pour ces raisons, je dis NON J. CARDOIT
1317	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : St Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Médard d'Eyrans AVIS : Toujours plus de TGV et plus de TER pour se rendre au travail tous les jours. On nous parle d'environnement et on supprime ce qui

	représente en province, les transports en commun, pour financer des lignes à grande vitesse. Elles sont loin d'être indispensables et sont un gouffre financier pour l'état qui nous répète tous les jours que les caisses sont vides. JE SUIS CONTRE LA LIGNE A GRANDE VITESSE.
1318	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Ducasse Prénom : Jean Jacques Département de résidence : 40 commune de résidence : CARCEN PONSON lieu concerné par vos observations (commune, département) : CARCEN PONSON 40400 AVIS ; Je suis résolument contre le projet LGV. Comment peut-on justifier que la ligne LGV BX DAX est d'une utilité primordiale sachant qu'il y a déjà une ligne existant qui n'est pas loin s'en faut saturée. Il n' y a qu'a aller à la gare de Dax un dimanche soir pour voir le nombre de voyageurs qui attendent . A mon avis ce sont quelques politiques qui tiennent à ce projet coûteux et inutile mais en évitant tout de même que la projet ne traverse pas leur commune. C'est un projet qui va "saccager " un grand nombre de communes d'un point de vue environnemental, c'est de la pure folie de faire croire qu'un tel projet va résoudre tous lés problèmes économiques de la région. Il n'y a qu'a voir les 250 gares actuelles LGV qui coûtent très chers à la collectivité. Soyons sérieux, un peu de bon sens dans ce monde ou les finances du pays ne sont pas au mieux, qui va payer ? Les contribuables dont nous faisons partie. En ce qui concerne la commune de Carcen Ponson le projet va couper la commune en deux. Cela dans un environnement des plus naturel et des plus sauvage. Alors non au projet LGV !!
1319	Envoyé le 04/12/2014 Nom : HUMEZ Prénom : Daniel Département de résidence : 33 commune de résidence : GOUALADE lieu concerné par vos observations (commune, département) : GOUALADE AVIS : Je dis NON a ce projet, car d'autres solutions sont possibles : Aménagements des voies existantes : coût beaucoup moins onéreux, beaucoup moins dévastateur pour l'environnement. Arrétons le GASPILLAGE ! D. HUMEZ
1320	Envoyé le 04/12/2014 Nom : BERNARD Prénom : Patrick Département de résidence : 33

	commune de résidence : St Medard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Medard d'Eyrans 33650 AVIS : Bonjour Madame, Monsieur. Ces lignes nouvelles me semblent inutiles et destructrices pour l'écologie et la vie des communes traversées. Le réseau existant non entretenu peut parfaitement remplir son rôle avec des aménagements moins coûteux que ceux envisagés par la politique de grands travaux menée pour masquer la crise. Le coût de création des lignes est injustifié par rapport aux enquêtes de rentabilité de lignes envisagées. J'exprime donc une opinion défavorable à ce projet car il me parait être trop dispendieux en rapport aux capacités financières actuelles de l'ETAT et des collectivités . De plus il va détruire de nombreuses zones agricoles, viticoles, forestières et impacter des zones NATURA 2000! pour un gain de temps qui ne me semble pas être suffisant en regard aux nuisances apportées. le train c'est plus cher que la voiture, et ce sera encore plus cher avec la LGV seul les plus riches pourront donc se déplacer plus vite et plus confortablement. Je suis opposé à un projet dont le financement n'est pas connu, les coûts indéterminés, je suis opposé à ce projet démesuré et non nécessaire.
1321	Envoyé le 04/12/2014 Nom : DELGOULET Prénom : Alain Département de résidence : 33 commune de résidence : Cenon lieu concerné par vos observations (commune, département) : LGV Bordeaux Dax et Bordeaux Toulouse AVIS Ces lignes TGV quelle qu'elles soient ne profiteront qu'à tres peu de personnes et auront un cout de réalisation et de fonctionnement exorbitant . Ne vaut il pas mieux renover l'existant et développer les TER qui profiteront à tous ,évitant de prendre sa voiture , de consommer et de polluer .. Ne vaut il pas mieux développer les transports en commun des grandes agglomérations ,telle Bordeaux et peut etre penser à sa rocade mais aussi à son grand contournement avant que cette ville qui s'embellie de jour en jour ne soit totalement asphyxiée. Merci de me lire. A.D.
1322	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Familles SAVIGNAC Prénom : Pierre et Françoise Xavier et Jérôme leurs enfants Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT MEDARD D'EYRANS lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS

AVIS :
Lieu concerné : SAINT MEDARD D'EYRANS

Les projets de LGV et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, plus particulièrement Bordeaux/Saint Médard d'Eyrans ne me semblent correspondre en rien aux critères "d'Utilité Publique" :

Dans un premier temps, ces travaux de construction (on devrait dire destruction) vont amener des nuisances et des dégâts irréversibles sur notre environnement : captation des terres agricoles (appellation Pessac-Léognan), destruction des zones humides, des zones Natura 2000 (réputées intouchables) construction de viaduc.... sans compter la destruction des aires de captage d'eau potable, l'écoulement des ruisseaux vers la Garonne qui risquent se retrouver complètement bouchés, le bruit des camions et engins 24h sur 24, le creusement de gravières pour extraire les monceaux d'agrégats nécessaires, les aires de stockage dés dits agrégats à placer à proximité, (où ?)

Plus tard, quand les trains criculeront, le bruit perpétuel, les nuisances visuelles, le village coupé complètement en deux avec soi-disant des murs anti-bruit qui défigureront et dévaloriseront un peu plus le patrimoine existant. Saint Médard n'a pas été épargné dans le passé, saucissonné déjà par l'A62, la RD1113 et la ligne de chemin de fer existante, alors STOP à une autre saignée qui éventrera pour de bon ce village : d'un côté, l'Eglise, le cimetière, le monument aux morts, la salle polyvalente, le stade de foot et de l'autre côté la Mairie, les écoles, le cœur de bourg avec ses commerces, la salle des fêtes ...

OU VOYEZ VOUS UNE UTILITE PUBLIQUE A CE PROJET ?

Parlons enfin du coût faramineux de ce projet pharaonique, entre 10 et 12 milliards d'euros, et qui surement ne cessera pas d'augmenter. Soyons lucide ! Pourquoi tout cet argent dépensé, alors que notre pays, en pleine crise depuis des années n'arrive pas à redresser la barre. Tous ces milliards pourraient être utilisés à développer des domaines qui fourniraient enfin du travail aux 3 millions de gens laissés pour compte, à la santé également, les retraités et bien des actifs ne peuvent plus se faire soigner correctement , trop chers les soins des dents, des yeux, des oreilles !!!!!!
Et en plus, bien sur, c'est à eux que l'on demandera de mettre la main au porte-monnaie pour financer des travaux parfaitement superflus et non rentables pointés récemment par la Cour des Comptes elle-même.

Sachez aussi que l'avion existe, et les compagnies Lowcost ne manqueront surement pas de proposer des tarifs encore plus attractifs et plus rapides que les vôtres sur le trajet Bordeaux-Toulouse !
Rappelons pour exemple le fiasco total d'un autre projet dévastateur pour l'environnement et non rentable depuis sa mise en service, je veux citer l'autoroute
A65 Langon Pau !!!

Alors, s'il vous plait, Messieurs les têtes pensantes, réaménagez plutôt les lignes existantes et surtout améliorez le service ferroviaire, cela coûtera 100 fois moins cher et même si on ne gagne pas 30 petites minutes sur un trajet Bordeaux-Toulouse, les usagers vous seront éternellement reconnaissants d'avoir des trains à l'heure.

	Je n'épiloguerai pas sur l'issue tragique de la manifestation contre la construction du barrage de Sivens, mais avant d'en arriver à des situations extrêmes, pourquoi ne pas organiser un référendum auprès de la population concernée, au lieu d'une enquête publique ? Le résultat refléterait immédiatement la volonté des gens et cela coûterait surement moins cher que les 52 Kgs de documents de l'enquête publique ! POUR TOUTES CES RAISONS NOUS SOMMES FERMEMENT OPPOSES AINSI QUE MES FILS HABITANTS DANS LA MEME COMMUNE, AUX PROJETS DE LGV BORDEAUX TOULOUSE DAX. Pierre et Françoise SAVIGNAC Xavier et Jérôme SAVIGNAC et leurs familles.
1323	Envoyé le 04/12/2014 Nom :- Prénom :- Département de résidence : 33 commune de résidence : BUDOS lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : Pourquoi construire une LGV qui va détruire notre environnement pour gagner 20 mn sur notre trajet alors que les infrastructures SNCF sont obsolètes. J'emprunte la ligne Marmande - Bordeaux tous les jours et nous avons très régulièrement des soucis d'horaire, de personnel, de matériel... Il faut faire marcher ce qui existe avant de créer d'autres infrastructures. Il faut arrêter de faire du modernisme lorsque ce qui existe déjà ne fonctionne pas et en plus toutes ces dépenses avec l'argent des contribuables que je suis. Je dis NON à la LGV.
1324	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Chaboy Prénom : Jacques Département de résidence : 40 commune de résidence : TARNOS lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Grand projet inutile : pour gagner quelques minutes ce projet est une gabegie financière c'est une erreur économique et une horreur écologique : trop d'emprise sur le territoire surtout sur le sud des Landes où ce pose le problème du conflit de l'espace; espace et territoire très urbanisés. Tout cela pour quelques minutes. La ligne classique est loin d'être saturée, voir les différents rapports. Il serait plus judicieux de dépenser l'argent vers d'autres moyens, bus à haut niveau de services, concept qui peine à trouver du financement ...
1325	Envoyé le 04/12/2014 Nom : VAN HIRSEL Prénom : Charlotte Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS :

	Je suis opposée à un projet dont les coûts sont indéterminés (il manque entre autre l'évaluation du matériel roulant). Je suis opposée à un projet dont le financement n'est pas connu. Je suis opposée à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié, induira de nombreuses nuisances et impactera fortement sur la biodiversité. Je suis opposée à un projet de création de nouvelles lignes de ce type, alors qu'une rénovation des lignes existantes sera bien plus efficace, utile à un plus grand nombre, avec un coût moins élevé et une limitation des impacts négatifs sur l'environnement. Je suis entièrement d'accord avec le relevé de conclusion déposé par la CADE, et en conséquence je m'oppose à ce projet que je qualifie de GPI2 (Grand Projet inutile et Imposé). La LGV renforce la métropolisation, saccage l'environnement et engage des coûts pharaoniques sans rentabilité future. Changeons de paradigme!
1326	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 82 commune de résidence : campsas lieu concerné par vos observations (commune, département) : campsas AVIS : Je suis opposée à la ligne Bordeaux-Toulouse car ce projet est trop couteux, inutile et destructeur de l'environnement pour finalement gagner qu'une vingtaine de minutes Dans le contexte de crise actuel on nous demande de faire des efforts et l'état doit montrer l'exemple : favorisons le transport de proximité Je suis pour la rénovation et la maintenance des lignes existantes pour améliorer , les performances du transport ferroviaire car les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et péri-urbaines et donc apporter une meilleure réponse aux besoins des usagers. si le train fait des arrêts il ne roulera jamais à 320 km/h entre Toulouse et Montauban et ne sera pas en 3h10 à Paris : seront favorisées les grandes villes au détriment des petits territoires. Messieurs, Mesdames si vous êtes vraiment pressés prenez l'avion
1327	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Chibau Prénom : Virginie Département de résidence : 47 commune de résidence : Penne d'agenais lieu concerné par vos observations (commune, département) :- AVIS : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet GPSO Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax. Car ce projet est : Ruineux et n'est pas une priorité, l'argent ne doit pas être ainsi dilapidé pour le compte des habituelles grosses entreprises qui ne créent pas d'emplois véritables.

	Sur la base des communications de la Cour des Comptes, ces projets ne sont pas rentables ni pour l'Etat et ni pour les collectivités territoriales ni pour les gestionnaires, ni pour les usagers potentiels Les dommages que le chantier aura sur l'environnement sont irréversibles et inacceptables ; cette réalisation dénaturera 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles. Notre département (47) est d'ailleurs le plus impacté par cet impact : 2400 hectares de terres agricoles les plus riches. Je soutiens une alternative au projet qui consisterait à rénover le parc ferroviaire existant. L'étude faite sur ce point permet de voir la pertinence de cette alternative, un gain de temps quasi identique que la LGV, une meilleure desserte pour les voyageurs et un coût financier moindre. Pour toutes ces raisons, je tiens à vous faire connaître ma totale opposition au projet . Cordialement
1328	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Bris Prénom : Pierre-Eloi Département de résidence : 81 commune de résidence : Rouairoux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Midi-Pyrénées AVIS : Je trouve: -absolument inconséquent de dépenser 8,3 milliards (minimum) dans un nouveau projet gigantesque qui n'est censé faire gagner que 30 min de trajet à quelques milliers d'utilisateurs. -que le développement de lignes à grande vitesse n'a fait que la preuve de son coût pharaonique, mais trop rarement celui de sa rentabilité, surtout entre deux villes de province (le nombre d'usagers est très probablement surévalué dans l'étude GPSO) -que la prise en compte sérieuse et non partisane de solutions alternatives telles que l'aménagement du réseau existant (qu'il faut de toute façon sécuriser) permettrait de substantielles économies. Cet argent pourrait être investi dans les liaisons de transports en commun entre les petites villes de la région -que les 2300ha de zones naturelles artificialisées par un chantier de cette ampleur vont complètement à l'encontre du bon sens et des besoins futurs des habitants -Que la surconsommation qu'engendrerait la circulation des TGV retarderait encore la transition énergétique dans la région qui n'a pas besoin de cela -Que ce qui me bloque au quotidien dans mes déplacements, c'est l'accès à Toulouse (2h30 en transport en commun) et non le temps mis entre Toulouse et Bordeaux. Et m'oppose par conséquent fermement à ce projet de LGV tout en soutenant la solution alternative d'aménagement des voies existantes pour supprimer les passages à niveau, installer des talus anti-bruit et permettant d'artificialiser 10 fois moins de terre et de dépenser 4 fois moins d'argent public. Il est vrai que le prestige d'un président de région n'y gagnerait rien. Mais tous les autres

	habitants de la région y gagneraient.
1329	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 46 commune de résidence : SAINTE ALAUZIE lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : POUR L'ALTERNATIVE LGV Conformément à la commande, ce document établit les comparaisons entre les performances de la LGV GPSO et la ligne classique Bordeaux – Toulouse. Ces performances ont été abordées sous divers aspects afin de donner une visibilité accrue sur les enjeux. A l'aire du numérique, l'ambition de GPSO est de rattraper la performance de l'avion. Cet objectif n'est pas atteint quel que soit le scénario sur Paris – Toulouse de domicile à domicile. Par rapport au dispositif ferroviaire actuel, seul le temps de parcours sur le parcours Toulouse – Bordeaux ou Toulouse – Paris dispose d'un avantage lisible pour le projet GPSO. Au niveau environnemental, foncier et énergétique, la modernisation proposée par ALTernative LGV est nettement plus « GRENELO COMPATIBLE ». Le niveau technique qui induit les grandeurs financières est aussi plus réaliste en ce qui concerne les propositions portées par ALTernative LGV. La solution ALTernative LGV est une solution optimale pour améliorer la situation actuelle pour autant que la durée de parcours soit un élément décisionnel. Dès lors, les éléments sont disponibles pour enchaîner le dernier volet de cette étude comparative. Il s'agit de repositionner la modernisation de la ligne classique Bordeaux – Toulouse dans le contexte économique concurrentiel. Ce positionnement permettra de quantifier le niveau commercial de pertinence de l'ouvrage et donnera les ordres de grandeurs sur les parts de marché que ces améliorations pourraient induire. Ces éléments seront rapprochés, dès leur parution, aux résultats des dernières études engagées par RFF pour apporter les correctifs des volumes de marchés, rendant crédibilité au projet LGV GPSO. ALTernative LGV est au rendez vous, avec les bases objectives, pour faire finaliser la mission à laquelle, l'association s'est engagé.
1330	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Castres Gironde lieu concerné par vos observations (commune, département) : Castres Gironde, Beautiran, La Brède AVIS :

	Je trouve inadmissible la destruction du patrimoine culturel de notre vignoble Bordelais qui est reconnu mondialement.
1331	Envoyé le 04/12/2014 Nom : KOUCHY Prénom : Celia Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint-selve lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes, 33 Gironde AVIS : Ce projet de LGV va détruire notre patrimoine culturel et historique en réduisant néant nos vignes. Le vin fait partie intégrante de l'histoire de France et de celle d'Aquitaine. Anéantir nos vignes reviendrait à tirer un trait sur notre passé et oublier une partie de nous-même et d'où nous venons. Sans oublier que la viticulture fait vivre de nombreuses personnes et participe à l'économie locale et nationale. Que deviendrait l'image de la France à l'étranger sans ses grands crus si renommés? Ne laissons pas quelques minutes gagnées détruire tout un patrimoine.
1333	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : ESPIENS lieu concerné par vos observations (commune, département) : VIANNE 47230 AVIS : Quelques siècles en arrière, nous pourrions nommer cette situation de TOTALE HERESIE !!! FINANCIEREMENT - alors que nous sommes en permanence confronté à des augmentations d'impôts et taxes, que notre état est endetté dans des proportions abyssales, certains ont l'irresponsabilité de proposer un investissement initial de 10 milliards, mais qui sera au final comme à chaque fois, doublé lors de sa réalisation!!!! ECONOMIQUEMENT - nous disposons déjà d'une infrastructure à grande vitesse, qui n'est pas rentable depuis sa création!!! Il faut moderniser les lignes existantes, les sécuriser, tout en limitant les coûts. ECOLOGIQUEMENT - comment peut-on accepter de supprimer tant de milliers d'hectares de terres agricoles, alors que nos besoins alimentaires nationaux et internationaux ne cessent de croître!!! Laissons nos agriculteurs nous produire de bonnes denrées locales sur ces terres actuelles!!! POUR NOS ENFANTS - ne leur légons pas ce cadeau empoisoné, car ce projet ne profite qu'à une minorité de politiques ou d'investisseur. Certains politiques veulent laisser coûte que coûte, une trace de leur passage et certains investisseurs voient une opportunité de faire toujours plus d'argent sur le dos du PEUPLE !!!!!!!!!!
1334	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : -

	Département de résidence : 67 commune de résidence : Strasbourg lieu concerné par vos observations (commune, département) : Vignoble de sauternes AVIS : Les risques exprimés par les viticulteurs du sauternais sur l'éventuel réchauffement du Ciron du fait de la construction de la ligne TVG doivent faire l'objet d'une étude approfondie si de fait ce projet faisait peser un risque sur ce patrimoine mondial
1335	Envoyé le 04/12/2014 Nom : arnauld Prénom : elisabeth Département de résidence : 33 commune de résidence : bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Usager régulier du chemin de fer, entre autre sur la ligne Bordeaux Toulouse, je suis un sincère défenseur de ce mode de transport, pourtant j'ai du mal à comprendre le plus que pourrait apporter la création de ligne spéciale pour le TGV ; par contre je n'ai aucun mal à en voir les travers, les nuisances et la multiplicité des domaines qu'elle impacte. Gain de temps ? pas sûr, hormis sur le papier ; à quoi sert de gagner 10 minutes si on les reperd illico par des gares TGV excentrées, par les probabilités de retards, …10 minutes par rapport au temps que l'on passe ensuite dans les déplacements intra-urbains c'est quoi ?. Serais-je d'accord pour que mon impôt serve à financer un petit gain de temps de transport pour un petit nombre de personnes ? Pas sûr et surtout pas en faisant n'importe quoi , n'importe où, car enfin cette ligne, elle va passer où ? Tiens, comme par hasard au milieu des quelques parties de nature qui ressemblent encore à autre chose qu'à des champs de mais , mais aussi dans ces mêmes champs de maïs ou de fruitiers des plaines fertiles de la Garonne, combien ce même TGV aura-t-il défiguré de paysages pendant sa construction , puis ensuite, combien de dégâts moins visibles aura-t-il causé à l'environnement, à l'organisation du monde rural qu'il aura morcelé. Et puis la nuisance sonore de cet engin ! déjà qu'il y avait pas loin la route normale et l'autoroute et la voie de chemin de fer normale, ca commence à bien faire, parce que le bruit s'entend de très loin. La question que je me pose surtout est : avons-nous vraiment les moyens, nous français, nous, aquitains, de nous offrir ce joujou ; et quand je dis cela je veux dire en conservant le nécessaire existant ferroviaire que le TGV ne remplacera pas et dont la majorité des gens se servent au quotidien, c'est-à-dire des lignes de chemin de fer principales et secondaires (celles qui restent !) qui desservent le tissu local et régional. N'y aura-t-il pas hémorragies, vers le beau joujou, de ces crédits qui permettraient l'entretien, le renouvellement, la modernisation des voies et des machines, qui permettraient d'inciter la population locale à opter pour le ferroviaire plutôt que la route et son bilan carbone? Le bon sens a mon avis aurait consisté à commencer par là : optimisons l'ordinaire, construisons les quelques tronçons ferroviaires qui permettraient de réduire la durée du trajet, puis faisons un bilan. Il y a fort à parier qu'on pourrait bien gagner 5 à 10 minutes entre Bordeaux et Toulouse. Du coup quel avantage resterait-il au TGV hormis une illusion de prestige qu'il devient irresponsable de financer à un tel coût . Bien sûr , de tout cela , Monsieur le politique se moque, si fier de SON TGV dont il

	se gargarise !. Au diable le peuple et son solide bon sens ! Pour ces raisons et pour bien d'autres, je suis fermement opposée à la construction des deux lignes de TGV faisant l'objet de cette enquête publique
1336	Envoyé le 04/12/2014 Nom : krinke Prénom : paul Département de résidence : 46 commune de résidence : léobard lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Messieurs, Je vous dit franchement que je suis à 100 % contre ce projet de LGV. Question de cohérence : il faut savoir si on veut ou non préserver la nature et cesser d'aggraver les désordres climatiques. Pourquoi donc chercher à gagner quelques misérables minutes sur des trajets au prix non seulement de centaines de millions d'euros (ou de milliards) mais surtout, avec tant de drames: expropriations, destructions de terres agricoles, etc... Le train va devenir un moyen de transport pour les gens riches et les petites gares vont être supprimés. C'est la fin du transport public social. Mieux vaut améliorer le réseau existant et augmenter le nombre d'arrêts pour encourager les gens de prendre le train au lieu de la voiture. Ainsi les émissions en CO2 vont être réduits aussi. Il faut penser au climat maintenant. Décroissance obligatoire si on veut encore sauver la planète.
1337	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Laguerre Prénom : Ludovic Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Selve 33650 lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint selve + Escaudes AVIS : Je vous fais part de mon opposition à ce projet pour les raisons suivantes : coût prohibitif et rentabilité incertaine et à très long terme gain de temps minime par rapport au trajets actuels détérioration importante des paysages traversés déforestation Nuisances sonores importantes (pendant travaux puis lors de l'exploitation de la ligne) Dévaluation de nos biens immobiliers sans indemnités A titre d'exemple une commune comme Escaudes voit 10% de sa superficie directement touché par le projet, et ce sur une commune rurale et boisée déjà lourdement impactée par l'A65. Ceci va représenter un nouveau traumatisme important pour chacun de ses habitants.

1338	Envoyé le 04/12/2014 Nom : LAGUERRE Prénom : SYLVAINE Département de résidence : 33 commune de résidence : saint selve lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint selve, escaudes AVIS : Je vous fais part de mon opposition à la construction des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Je réside sur la commune de Saint Selve (33650) et ma maison familiale (de mes parents) se situe à Escaudes. Nous sommes directement impactés par cette ligne: - Saint Selve va accueillir une zone de stockage où 70 hectares de nature vont être dévastés. Le réseau routier de notre commune ne peut supporter le passage des engins de travaux durant toutes les années de construction des lignes ferroviaires. Il est intolérable de supporter nuisances sonores durant la durée des travaux et par la suite, lors du passage des trains. Il est impensable d'avoir une commune à nouveau scindée alors qu'elle l'est déjà avec l'autoroute. - Escaudes va être touchée à hauteur de 1/10ème de sa superficie alors qu'elle a déjà été largement massacrée par l'autoroute A65. - Déforestation importante et impact écologique (incohérence totale avec les politiques menées sur le sujet de l'écologie) - coûts prohibitifs (10 milliards d'euros) alors que RFF est déjà déficitaire de plus de 40 milliards d'euros - disproportion entre les coûts et les apports (gain de temps relative) de ces nouvelles lignes mettant en doute l'utilité d'un tel projet
1339	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : St Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Médard d'Eyrans AVIS : La réalisation d'une ligne à grande vitesse n'est pas justifiée entre Bordeaux et Toulouse compte tenu du surcoût par rapport à un aménagement des lignes existantes. La bonne gestion des finances publiques impose de surseoir à ce projet. Farouchement opposée à ce projet inutile, affreusement coûteux et terriblement destructeur. Doubler, moderniser les lignes existantes et éviter d'engager des sommes pharaoniques dont RFF n'a pas le premier euro pour un bénéfice qui reste à prouver. Concentrons-nous sur l'entretien du réseau existant permettant le lien entre des villages ou lieux mal desservis par routes ou aéroports. Assez de ces politiques qui ne tiennent nullement compte des habitants de ces villages défigurés. Du respect en dehors de toute idéologie.
1340	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : Le Passage lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47 AVIS :

	Ce projet dispendieux va perturber ou détruire des zones environnementales importantes pour des couts exorbitants et pour un gain absolu qui reste à démontrer. Les solutions alternatives n"ont pas été suffisamment prises en considération.
1341	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Grenier Prénom : Jean-Pierre Département de résidence : 33 commune de résidence : 33700 Mérignac lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : Mais quand va-t-on arrêter cette fuite en avant avec des projets coûteux, destructeurs et inutiles comme à Sivens ou Notre Dame des Landes. L'autoroute Langon-Pau, où il ne passe presque personne devrait nous interpeller. Quelle folie, quel manque de discernement ! Renoncez à cette ligne à grande vitesse par pitié, si ce n'est par raison. Tous ces décideurs, qui décident à la place du peuple pour faire son bonheur malgré lui et qui ont confisqué la démocratie pensent-ils aux générations futures ? Pensent-ils au monde qu'ils vont léguer à leurs enfants ? Je n'ai pas d'arguments techniques, ni économiques à opposer. D'autres plus pointus que moi dans ce domaine l'ont fait mais ce n'est jamais pris en compte. Alors croyez simplement à ma ferme détermination dans l'opposition à ce projet avec d'autres, nombreux, pour se mobiliser et utiliser tous les moyens possibles à notre disposition pour empêcher ce massacre écologique et économique, qui rejaillit sur l'humain. Je suis stupéfait par ces décisions aberrantes mais pas résigné pour autant. Je travaille dans l'environnement pour la mise en place de haies et l'agroforesterie et ce projet de ligne à grande vitesse va l'encontre de mon travail et contribue à détruire le résultat de mes efforts et de tous ceux qui vont dans le même sens.
1342	Envoyé le 04/12/2014 Nom : Ornon Prénom : David Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sautenes AVIS : L'impact de cette construction sur l'hydrologie locale et en particulier sur le Ciron sera irréversible et sonnera la fin des Sauternes, qui figurent parmi les plus grands vins du monde. Il n'est pas pensable de sonner le glas d'une appellation aussi prestigieuse pour le passage d'un train, dont on sait que l'usage est en constante diminution. Abandonnez ce projet, ou faites le passer hors des vignes. Merci
1343	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : BEGLES lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE AVIS : Les lignes à grande vitesse qui ne desservent pas des bassins de population importants et relativement proches ne sont pas rentables compte tenus des investissements considérables nécessaires, et de l'évolution de la situation concurrentielle entre le train et l'avion

	d'une part (développement des compagnies low-cost), le train et la voiture d'autre part (développement rapide du co-voiturage chez les jeunes). Le trajet Paris/Toulouse se fait et se fera en avion plus économiquement pour l'usager. Pour le trajet Bordeaux/Toulouse, il est bien préférable d'aménager les lignes existantes et d'utiliser des trains de type Pendolino. Le service rendu sera quasiment le même à un coût considérablement plus bas. Mêmes remarques pour les trajets Paris/Espagne et Bordeaux/Dax. Il n'est pas souhaitable, et à vrai dire scandaleux, de gaspiller l'argent public sur des projets non indispensables à la rentabilité non avérée, vu l'état des finances publiques et vu le montant des dettes de l'état, de RFF et de la SNCF. Une récente étude a montré que les prévisions de trafic des dernières lignes de TGV construites se sont avérées beaucoup trop optimistes. Errare humanum est, perseverare... Aujourd'hui on ne peut plus jouer avec l'endettement. Le vieillissement de la population est un challenge totalement nouveau, qui induit une augmentation mécanique des dépenses de retraite et de santé, et donc des prélèvements obligatoires. Inutile d'empiler de la dette supplémentaire pour des projets dont on sait d'avance qu'ils seront déficitaires ou peu rentables.
1344	Envoyé le 04/12/2014 Nom : - Prénom :- Département de résidence : 33 commune de résidence : BEGLES lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE AVIS : Les lignes à grande vitesse qui ne desservent pas des bassins de population importants et relativement proches ne sont pas rentables compte tenus des investissements considérables nécessaires, et de l'évolution de la situation concurrentielle entre le train et l'avion d'une part (développement des compagnies low-cost), le train et la voiture d'autre part (développement rapide du co-voiturage chez les jeunes). Le trajet Paris/Toulouse se fait et se fera en avion plus économiquement pour l'usager. Pour le trajet Bordeaux/Toulouse, il est bien préférable d'aménager les lignes existantes et d'utiliser des trains de type Pendolino. Le service rendu sera quasiment le même à un coût considérablement plus bas. Mêmes remarques pour les trajets Paris/Espagne et Bordeaux/Dax. Il n'est pas souhaitable, et à vrai dire scandaleux, de gaspiller l'argent public sur des projets non indispensables à la rentabilité non avérée, vu l'état des finances publiques et vu le montant des dettes de l'état, de RFF et de la SNCF.

	Une récente étude a montré que les prévisions de trafic des dernières lignes de TGV construites se sont avérées beaucoup trop optimistes. Errare humanum est, perseverare... Aujourd'hui on ne peut plus jouer avec l'endettement. Le vieillissement de la population est un challenge totalement nouveau, qui induit une augmentation mécanique des dépenses de retraite et de santé, et donc des prélèvements obligatoires. Inutile d'empiler de la dette supplémentaire pour des projets dont on sait d'avance qu'ils seront déficitaires ou peu rentables.

OBSERVATIONS DU PUBLIC FORMULEES du 5 au 6 DECEMBRE 2014

Projet lignes nouvelles Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax

Numéro	Courriel
1345	Envoyé le 05/12/2014 Nom : Rey Prénom : Claude Département de résidence : 33 commune de résidence : La brede lieu concerné par vos observations (commune, département): Saint MEDARD d'eyran AVIS : Je suis opposé au projet de LgV GPSOh
1346	Envoyé le 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 34 commune de résidence : Montpellier lieu concerné par vos observations (commune, département): Allo, ici la Terre. AVIS : Préférons l'aménagement de l'existant. Engager 4 milliards d'€ supplémentaires par rapport à l'aménagement de l'existant, pour un gain de 20 minutes sur Toulouse-Paris, avec un seul arrêt à Bordeaux: cela ne justifie pas la création de lignes nouvelles. La disparition de terres agricoles et de zones protégées que génère l'aménagement de LGV va à l'encontre de décisions prises dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique. L'urgence écologique que le GIEC s'évertue à faire saisir aux autorités, et l'urgence socio-économique du moment devraient orienter autrement les investissements: Le train doit servir à éviter les émission de gaz à effet de serre, et non à fabriquer des produits d'investissement ou des mannes financières pour les multinationales spécialisées dans la construction, avec l'argent public. Ce n'est pas comme s'il n'y avait rien à faire par ailleurs pour arranger la situation des gens et de la planète. Au cas où la situation ne serait pas assez claire : la maison brûle !!!!!! Si vraiment on ne sait pas quoi en faire, de ces 4 milliards d'€ supplémentaires par rapport à l'aménagement de l'existant, voyons comment rendre le train plus attractif que l'automobile sur les trajets les plus fréquentés; ou pour connecter les territoires ruraux désertifiés aux métropoles régionales vampiriques. Essayons de faire preuve d'intelligence pour la chose publique, au lieu de favoriser les intérêts des privés. Méfions-vous des

	lobbyistes: avec eux se bâtit un monde qui s'effrite, sur la base d'un paradigme dépassé. Merci pour tous.
1347	Envoyé le 05/12/2014 Nom : CHAMBOLLE Prénom : Christophe Département de résidence : 47 commune de résidence : Montastruc lieu concerné par vos observations (commune, département): Lot-et-Garonne AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'enquête, Consultant et technicien de l'écologie, intervenant comme expert du milieu naturel à travers de nombreuses études d'impact, je tiens à manifester une ferme opposition au projet en objet. Je pense que son autorisation bafouerait la réglementation en vigueur, comme démontré ici en quelques mots. Les premières lignes d'un document du ministère de l'écologie disponible en ligne, datée du comité de pilotage du 6 mars 2012, et intitulé Doctrine relative à la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur le milieu naturel, sont les suivantes : Les questions environnementales doivent faire partie des données de conception des projets au même titre que les autres éléments techniques, financiers,etc. Cette conception doit tout d'abord s'attacher à éviter les impacts sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux liés au projet (nature du projet, localisation, voire opportunité). Cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à minimiser les impacts environnementaux des projets, c'est-à-dire à réduire au maximum ces impacts... Cette exigence d'évitement prioritaire est désormais inscrite dans le Code de l'Environnement. Dès lors, pourquoi traverser des zones forestières à la biodiversité particulièrement riche et pourtant encore mal connue ? Leur très forte sensibilité réside dans les nombreux habitats naturels et espèces remarquables qu'elles abritent. Elle justifie la nécessité d'un évitement. Pourquoi induire une rupture évidente de continuité écologique, impossible à compenser complètement, artificialisant une emprise linéaire de près de 5000 hectares, alors que l'alternative possible de la modernisation des voies existantes a été identifiée très en amont du projet, et soutenue par un très grand nombre de personnes ? Comment le pétitionnaire peut-il sérieusement apporter la preuve qu'une alternative à son projet plus favorable à l'environnement est impossible à coût raisonnable (exigence réglementaire), alors que la modernisation des voies existantes s'impose d'emblée. Le document cité plus haut spécifie en outre : L'absence de faisabilité de la compensation peut, dans certains cas, mettre en cause le projet. Si ce projet était autorisé en l'état du dossier, ce serait la victoire d'un certain pouvoir économique et politique, au mépris de la réglementation, comme de l'opposition citoyenne.

	Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, mes salutations distinguées.
1348	Envoyé le : 05/12/14 Nom : - Prénom : Département de résidence : 64 commune de résidence : hendaye lieu concerné par vos observations (commune, département): hendaye AVIS : Plutôt que de dépenser l'argent public sur des grands axes déjà relativement bien desservis, favorisant par là les grands pôles urbains (logique des LGV), il serait plus intéressant, dans une logique de développement des territoires ruraux, qui représentent l'actuelle richesse de notre pays et son avenir, de maintenir et de développer les trains de proximité. Le train peut permettre aux populations dans un même département, de se déplacer. Ce n'est pas qu'un outil à disposition des urbains pour partir en vacances ou bien pour les quelques chefs d'entreprise pour aller à une éventuelle réunion. Je rêve que l'argent public des transports publics soit investi pour le plus grand nombre, pour un usage quotidien et un dés-engorgement des routes; pour baisser les coûts des transports pendulaires et ceux des ménages les moins favorisés et pouvoir les maintenir à la campagne. Le train est outil extraordinaire d'aménagement du territoire. Parler de LGV c'est continuer de tuer les campagnes qui ne seront bientôt plus du tout habitées et ne serviront plus qu'à profiter du paysage en y passant à 300 km/h. La Suisse est un pays beaucoup plus avancé que nous en ce domaine. Sa densité est plus homogène: est-ce parce que chaque petite vallée de montagne y est accessible en train ? Certainement que cela est lié. Et Pourquoi supprimer les liaisons de trains de nuit (notamment Paris-Albi, Paris-Tarbes) ? C'était pourtant là vraiment qu'on gagnait du temps et non pas en prenant un TGV jusqu'à Toulouse. Les trains LGV ne répondent-ils finalement pas qu'à une logique de prétendue rentabilité (encore que là c'est fortement contestable) oubliant leur fonction première: un service public au service des populations...
1349	Envoyé le 05/12/2014 Nom : Gommeaux Prénom : Pierre Département de résidence : 33 commune de résidence : Leogeats lieu concerné par vos observations (commune, département): Balizac AVIS : Ce projet est ruineux, inutile en l'espèce et destructeur. Il existe un projet alternatif trois fois moins coûteux, respectueux de l'environnement, et inscrit dans la logique des paysages traversés depuis une centaine d'années. Il s'agit en l'espèce d'un terrible gaspillage de l'argent public, qui, si le projet était mene a terme, devrait être poursuivi en justice et jugé comme tel. Inadmissible. Ceux qui le veulent seraient responsables des conséquences irreversibles de leurs actes et en assumer les conséquences.

1350	Envoyé le 05/12/2014 Nom : JAUDARD Prénom : Martine Département de résidence : 33 commune de résidence : Le Tourne lieu concerné par vos observations (commune, département): vallée du Ciron AVIS : Je suis opposée à la construction d'une ligne ferroviaire nouvelle pour des TGV, allant de Bordeaux à Toulouse et de Bordeaux à Dax, car cela constitue une terrible menace pour le Sauternais. EN SACCAGEANT LA VALLEE DU CIRON et de ses affluents, la LGV va trouer la forêt-galerie qui protège ces rivières du soleil, donc de la chaleur. Et c'est justement la fraicheur de ces eaux ainsi conservée qui crée, en arrivant sur les terres chaudes du Sauternais, le phénomène de condensation et les fameux brouillards qui génèrent la « pourriture noble ». CETTE LGV CONSTITUE UN ARRET DE MORT POUR DES CRUS connus depuis des siècles et pour certains classés en 1855, dont la réputation planétaire doit tout à ce micro-climat si particulier du Sauternais. Depuis des années, de multiples oppositions se sont manifestées contre ce projet destructeur. Mais en vain. Et pourtant, les dégâts occasionnés par la LGV sont irréparables : zones classées dévastées, pollutions, chantier considérable, bruits infernaux, gaspillage d'énergie, et tout cela pour gagner quelques minutes sur des trajets peu fréquentés, pour des billets de train hors de prix. CE PROJET DE LGV EN GIRONDE EST RUINEUX POUR L'ECONOMIE, HONTEUX POUR L'ECOLOGIE, MORTEL POUR LE VIGNOBLE. Ce projet ne va pas du tout dans le sens du développement soutenable ; faites donc vivre les lignes existantes en faisant du vrai fret de marchandises pour éliminer les camions de nos routes, ce sera plus constructif pour l'avenir. Merci de votre attention Sincères salutations Martine Jaudard
1351	Envoyé le 05/12/2014 Nom : GERMAIN Prénom : Philippe Département de résidence : 40 commune de résidence : Labenne lieu concerné par vos observations (commune, département): Aquitaine, Landes AVIS : Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je suis depuis plusieurs années CONTRE ce projet et le temps passant mes convictions n'ont fait que se renforcer concernant son inutilité, je dirai même son danger pour plusieurs points que je vais développer ci-après. Le trafic actuel et les perspectives établies démontrent que l'on est loin d'une quelconque saturation de la ligne dans un avenir de plusieurs dizaines d'années, pour le moins 25-30 ans, d'autant que des solutions techniques (ERMTS) existent pour assurer une augmentation conséquente du trafic dans des conditions de sécurité

	tout à fait acceptables et que des travaux d'aménagement permettraient d'atteindre une vitesse de circulation d'environ 220km/h, rendant ainsi le gain de temps de la nouvelle ligne insignifiant. Il est démontré que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Sur ce point, le projet est donc parfaitement inutile et en tant qu'utilisateur occasionnel, je ne vois pas un intérêt primordial à gagner quelques petites minutes entre Bordeaux et Dax. Le coût de cette nouvelle ligne est faramineux, on approchera les 20 milliards d'euros pour les deux branches du GPSO, sachant que les réalisations précédentes ont toujours démontré une sous-estimation des coûts annoncés; il faudra bien trouver les financements et à l'heure actuelle, il y a d'autres priorités que des dépenses sur de tels projets qui ne sont pas d'utilité publique mais réservés à quelques élites. La répercussion sur les prix des billets n'incitera d'ailleurs pas les utilisateurs à privilégier ce moyen de déplacement. D'autant que la tendance, louable s'il en est, est plutôt à une consommation locale. La population a besoin de se déplacer à faible coût dans sa région, c'est la priorité qu'il faut savoir entendre. Plusieurs rapports, SNIT, Auxiette, Duron, Bianco et tout dernièrement celui de la Cour des Comptes ont démontré les limites de ces choix du tout TGV et invité les autorités à faire preuve de prudence et de réalisme. Il n'est pas honteux de se rendre compte que ce que l'on pouvait juger comme un grand progrès il y a quelques années ne correspond pas en réalité aux besoins des citoyens. Je finirai sur l'analyse écologique, qui me tient particulièrement à cœur, en tant que naturaliste amateur. L'impact de cette ligne me semble incommensurable, puisqu'elle va couper perpendiculairement tout le réseau hydrographique de l'Aquitaine ; rappelons que les zones humides sont les milieux les plus importants pour la biodiversité mais aussi les plus fragiles, alors que la réflexion nationale est actuellement à la mise en place de la Trame Verte et Bleue. Par ailleurs, la construction de cette ligne va nécessiter l'utilisation de millions de m3 de remblais et donc autant d'extractions de matériaux dans des carrières, soit de nouvelles atteintes au milieu naturel. On a constaté récemment que l'emprise de la ligne Tours-Bordeaux est passée sur de nombreux tronçons de 100m à 160m soir 16ha au kilomètre. Ces terres seront définitivement perdues pour les cultures et les milieux naturels, tout ça pour quelques minutes gagnées sur un trajet. Le jeu n'en vau t vraiment pas la chandelle. En vous remerciant, Monsieur le Commissaire Enquêteur, de l'attention que vous porterez à mon argumentation citoyenne. Philippe Germain
1352	Envoyé le 05/12/2014 Nom : verardo Prénom : annie Département de résidence : 47 commune de résidence : foulayronnes lieu concerné par vos observations (commune, département): ligne Bordeaux-toulouse et bordeaux dax AVIS : Je suis absolument contre ces travaux pharaoniques

1353	Envoyé le 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : foulayronnes lieu concerné par vos observations (commune, département): ligne bordeaux toulouse et bordeaux dax AVIS : Ces travaux coutent trop cher aux cytoyens
1354	Envoyé le 05/12/2014 Nom : LEBOUILLE Prénom : Claudine Département de résidence : 33 commune de résidence : CUDOS lieu concerné par vos observations (commune, département): GIRONDE AVIS : Je suis totalement opposée à la construction de la ligne LGV Bordeaux/Toulouse à cause du montant pharaonique des dépenses à engager pour ces travaux dans un pays en déconfiture. Il serait préférable de remettre en état les lignes actuelles qui ne sont pas toujours en parfait état. Je ne comprends même pas comment on peut imaginer aller jusqu'au bout de ce projet. Quand on voit sur le terrain ce que cela induit dans le paysage, pour les riverains, pour la faune, on voit bien que seuls les investisseurs peuvent gagner et je dirai peut-être encore plus, les constructeurs. Les français sont épuisés par les efforts financiers qu'ils font actuellement. Cela suffit.
1355	Envoyé le 05/12/2014 Nom : Flourens Prénom : Françoise Département de résidence : 82 commune de résidence : Castelsarrasin lieu concerné par vos observations (commune, département): Tarn et Garonne et Haute Garonne AVIS : La ligne TGV a trop d'impact sur l'environnement et n'apporte pas d'avantage en comparaison d'un aménagement des lignes existantes. Cessons de gaspiller pour applique un modèle que même la cour des comptes dénonce comme dépassé et gaspilleur. Aménagez l'existant. Merci
1356	Envoyé le 05/12/2014 Nom : Pierdon Prénom : Michèle Département de résidence : 47 commune de résidence : Nérac lieu concerné par vos observations (commune, département): Lot et garonne AVIS : La construction de la LGV est une aberration financière, économique et environnementale. - financière : Les chiffres avancés par RFF sont supérieurs à ceux d'une mise aux normes de la ligne existante y compris en la doublant en parallèle dans certains secteurs. Ces coûts sont sous évalués et de surcroit à chaque construction précédente on a vu les coûts réels

	doubler les coûts annoncés. La fréquentation a été surévaluée d'où la rentabilité risque de n'être atteinte que dans 50 ans. - économique : destruction de terres agricoles, viticoles et forestières dans un département essentiellement rural, perte de valeur des sites touristiques, routes et chemins coupés posant des problèmes de circulation aux utilisateurs actuels (exemple :champs coupés en 2) - environnementale : impacts sur les zones sensibles (zones humides et inondables), destruction d'espèces végétales protégées, destruction de l'habitat d'espèces animales protégés, perturbation des points d'eaux, coupures de ruisseaux pouvant transformer des zones sèches en zones inondables ou à l'inverse assèchement excessif l'été. Pour ma part, je pense que le TGV peut exister mais sur le tracé actuel modernisé
1357	Envoyé le 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence ! orx lieu concerné par vos observations (commune, département): benesse maremne AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Je trouve dommage , qu'aujourd'hui , on nous impose des programmes de type pharaonique , ou l'on dispose de l'argent publique (qui est en grande difficulté, voir en banqueroute) pour des projets totalement inutile à ce jour ! Il y a bien d'autres infrastructures à rénover ou entretenir , avant de partir sur de tels ouvrages (routes , hopitaux, écoles , etc..).
1358	Envoyé le 05/12/2014 Nom : - Prénom - Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département): sauternes AVIS : Cette ligne LGV va abimer la vallée du Ciron et de ses affluents, la LGV va trouer la forêt-galerie qui protège ces rivières du soleil, donc de la chaleur. Et c'est justement la fraicheur de ces eaux ainsi conservée qui créé, en arrivant sur les terres chaudes du Sauternais, le phénomène de condensation et les fameux brouillards qui génèrent la « pourriture noble ». Ce vignoble unique au monde est menacé et vaut la peine d'être préservé.
1359	Envoyé le 05/12/2014 Nom : BONNEAU Prénom : Sonia Département de résidence : 82 commune de résidence : BRESSOLS lieu concerné par vos observations (commune, département): BRESSOLS AVIS : Je suis dirigeante d'une petite société qui emploie 7 personnes et qui va subir les contraintes liées aux travaux d'aménagement de cette nouvelle voie ferrée. Il sera essentiel que les infrastructures routières existantes soient maintenues pour ne pas

	mettre en péril mon activité.
1360	. Envoyé le 05/12/2014 Nom : GUILLOT Prénom : Jacques Département de résidence : 33 commune de résidence : PUISSEGUIN lieu concerné par vos observations (commune, département): VALLÉE DU CIRON AVIS : Je suis partisan de l'abandon de la LGV entre Bordeaux et Toulouse qui est une aberration financière et écologique par rapport au coût financier.
1361	Envoyé le 05/12/2014 Nom : coquerelle Prénom : jean marie Département de résidence : 47 commune de résidence: Le Passage d'Agen lieu concerné par vos observations (commune, département): chemin de Bernou Le Passage d'Agen Lot et Garonne AVIS : Mon terrain où est située ma maison est impacté d'environ 500 m2 Ma maison est à 45 m du tracé de la lgv. Le tracé de la lgv va me causer des nuisances par sa proximité et par sa vue directe de mon jardin et de ma piscine. En effet il faut prendre en compte qu'il n'est pas pour moi envisageable de profiter de mon espace extérieur et de me baigner dans ma piscine avec 60 trains par jours qui passent à quelques mètres de là. Les travaux que vous envisagez pour construire l'ouvrage d'art situé sur le Brimont, qui passe à proximité de ma maison (45 m) vont engendrer des années de travaux, de poussière, de bruits, de va et viens de camions, d'engins de travaux publics et d'activités intensives, vont être difficilement supportable. Les passages des trains vont m'apporter des nuisances sonores du matin au soir et quotidiennement chez moi, sans compter que mon environnement va être entaché d'un viaduc où passe un train toutes les 10 minutes sous ma fenêtre. Le chemin de Bernou est ma voie d'accès pour aller chez moi, et il se trouve que cet accès qui est étroit et en sens unique se voit condamné par la voie de la lgv. Quelle est l'alternative? Comment ferais-je après pour aller et venir à ma maison ? Il faut prendre en compte que ma maison va être dévalorisée par le passage de la lgv. C'est pour moi et pour mes enfants aujourd'hui une grosse perte financière et sentimentale qui m'est imposé par ce tracé. Je demande pour cela une indemnisation et une compensation pour tous ces désagréments que vous m'imposez et que je n'ai pas demandés. Je suis à la retraite et ma qualité de vie et mon environnement vont être détérioré par votre projet.
1362	Envoyé le 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : URT

	lieu concerné par vos observations (commune, département): LGV Bordeaux Laluque AVIS : Je suis opposée à ce projet - qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. - dont le financement n'est pas connu. - qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié... Je suis favorable à une étude plus approfondie des solutions alternatives, y compris à celle d'une meilleure performance de services actuels (problèmes techniques récurrents sur le réseau et les matériels actuels, dont la maintenance semble ne pas être optimale) Merci de bien vouloir prendre en compte mes remarques. PS : je suis utilisatrice régulière de la ligne du train Bayonne-Paris
1363	Envoyé le 05/12/2014 Nom : GAILLARD Prénom : PHILIPPE Département de résidence : 33 commune de résidence : ST MEDARD D EYRANS lieu concerné par vos observations (commune, département) TOUS LES TERRITOIRES CONCERNES PAR LA LGV AVIS : JE SUIS OPPOSE A CE PROJET DE LGV. tout d'abord, je tiens a m'etonner de l'attitude des commissaires enqueteurs. mon epouse ayant rencontré l'un deux, celui ci , lui a indiqué que au vu de la situation de notre habitation , ce projet LGV allait etre un bienfait pour nous .... OU EST L'INDEPENDANCE ET L'IMPARTIALITE DES CE ???? je suis opposé a ce projet qui est voué a un echec certain. toutes les lignes LGV sont en deficit , aucune n'a atteind son objectif fe rentabilité. en 1980 ceraines avaient leur legitimité mais actuellement ,ce n'est plus le cas. l'etat a actuellement un endettement jamais egalé par qui serait financé ce projet de plus de 14 milliards d'euros ? les collectivités locales concernées le refusent, les habitants , les associations , les elus y sont opposés. comment allez vous legitimer un projet si contesté ? 99% des avis sont contraires a vos attentes, l'utilité publique est une notion visant le plus grand nombre , au vu des avis , la declaration d'utilité publique devra etre tout simplement annulée. je m'oppose a ce projet devastateur d'un environnement protegé , de zones natura 2000 dans lesquelles vivent une faune et une flaure uniques et tellement fragiles. les zones humides , les zones de captage d'eau potable alimentant Bordeaux seraient mises en danger. les cours d'eau (35 au total) seraient deviés creant des risques d'inondation tels que l'on en voit dans le sud actuellement. des centaines de gravieres seront creusées afin d'extraires les milliers de tonnes de gravats necessaires a la construction de

	cette LGV. je ne veux pas que mon territoire soit transformé en gruyere. la faune sauvage , trés presente dans la region serait mise en danger malgré les 3 "passages animaux" je suis etonné egalement du tracé de cette LGV qui serpente entre BX et TOULOUSE. Pourqoi pas une ligne plus directe? pour preserver les territoires de quelques elus ? DUMAS???? Seule une minorité utilisent les LGV (8%) alors que la majorité des usagers utilisent des TER pour se rendre au travail. la ligne langon bordeaux est trés frequentée ,mais malheureusement , les trains passent rarement a l'heure ou ne passent pas du tout.... l'actualité nous a demontré , malheureusement , que les lignes n'etaient pas entretenues et cela depuis toujours. l'amenagement des voies existantes , l'entretien des lignes est le seul projet a retenir. pourqoi vouloir aller toujours plus vite , la sagesse voudrait qu'aujourd'hui on raisonne "ECONOMIE ET SECURITE". Les habitants , les asso, les elus sont opposés au projet , tous prennent conscience de leur force et de leur capacité a faire annuler celui ci. l'actualité montre les possibilités a s'opposer a ces projets devastateurs proposés par quelques polititiques , technocrates et lobbies. NOUS CONTINUERONS A NOUS OPPOSER A CE PROJET JUSQU'A SON ANNULATION.
1364	Envoyé le 05/12/2014 Nom : bernasconi Prénom : florence Département de résidence : 33 commune de résidence : balizac lieu concerné par vos observations (commune, département): balizac AVIS : je refuse totalement la création de ces nouvelles lignes à grande vitesse des hectares de forêts de champs, des propriétés, la faune ,la flore, vont disparaitre au profit de rails, de ponts, etc... et pour qui? pour des gens venant de Paris Tours.... qui pourront en une journée faire leurs petites affaires et rentrer chez eux le soir et nous ? peu importe nous répondront les "ronds de cuir", nous devrons subir sans rien dire. Les nouvelles lignes ne sont pas pour les petites gens et je le revendique occupez vous plutôt de restaurer les anciennes lignes et entretenez les actuelles qui ont besoin de grands travaux il n'y a pas d'argent me répond t on mais il y en a pour ces grands travaux ? non l'endettement va être considérable. le frêt est aussi prévu et en plus la nuit "ne vous inquiétez pas pour le bruit on gère" c'est curieux ils ont réponse à tout mais pour le déboisement la mort des forêts des animaux des espèces uniques en Europe, pas de réponse nous sommes près du parc de Gascogne, mais ça ne dérange personne à une réunon j'ai même entendu une personne dire "on a prévu des ponts pour les grenouilles"pour qui nous prennent ils ? je redis NON AUX GRANDES LIGNES DEVASTATRICES on nous demande de prendre soin de notre planète DONNEZ L'EXEMPLE

1365	Envoyé le 05/12/2014 Nom : Cormier Prénom : Nicole Département de résidence : 31 commune de résidence : Tournefeuille lieu concerné par vos observations (commune, département): Haute-Garonne AVIS : Résidant dans une commune proche de Toulouse je pense qu'il faut désenclaver les modes de déplacements et adapter un transport équilibré , réduire les temps de parcours et mettre Toulouse en attractivité économique et touristique.
1366	Envoyé le 05/12/2014 Nom : touzet Prénom : josette Département de résidence : 33 commune de résidence : talence lieu concerné par vos observations (commune, département): Gironde AVIS : Je suis radicalement opposé au projet de LGV Bordeaux / Dax pour les raisons suivantes : - détérioration de l'environnement (bois, zones humides, nappe phréatique), disparition de terres agricoles et diverses pollutions générées par les chantier - lourdes conséquences pour l'environnement humain, comme l'illustre la construction de la LGV Tours-Bordeaux - le coût énorme de l'opération (au moins 13 Mds €) - le gain escompté étant des plus faibles : gagner quelques minutes pour une minorité de privilégiés au détriment de l'entretien des voies existantes, qui sont, elles, d'une véritable utilité publique et dont il s'avère que l'aménagement aboutirait quasiment au même gain de temps pour un coût 4 fois moindre (voir étude "Claraco") En conclusion, il est grand temps de penser l'avenir de façon raisonnable, et comprendre que tous "les grands projets inutiles"sont devenus obsolètes, aujourd'hui. Merci de prendre en compte cet avis.
1367	Envoyé le 05/12/2014 Nom : TOURNEMIRE Prénom : MARIE-JEANNE Département de résidence : 46 commune de résidence : FRAYSSINHES lieu concerné par vos observations (commune, département): TOULOUSE-BORDEAUX en particulier 82 AVIS : Je suis stupéfaite que la construction d'une LGV doublant la ligne actuelle entre Bordeaux et Toulouse soit encore envisagée. ° L'état doit faire des économies, on nous le répète tous les jours. Il est d'ailleurs prêt à en faire en bradant des infrastructures stratégiques aussi importantes que l'aéroport de Toulouse-Blagnac pour quelques millions d'euros à des investisseurs étrangers. Il est aberrant qu'au même moment il s'apprête à investir des milliards d'argent public pour doubler la ligne TGV existante. °Cette LGV serait excessivement coûteuse pour un gain de temps minime (6mn) par rapport à la rénovation de la ligne existante.

	° Cette LGV serait au service d'un nombre restreint d'usagers de la périphérie toulousaine alors que c'est l'ensemble du réseau régional, au service de tous, qui nécessite une rénovation urgente, ainsi que la ligne historique la plus directe entre Paris et Toulouse (POLT). ° Le diesel est remis en cause pour ses effets polluants et pour l'émission de gaz à effet de serre, il serait plus judicieux d'investir l'argent public pour relancer le fret ferroviaire afin de réduire le transport routier, au lieu de le taxer !! ° Le projet va à l'encontre des plus récents rapports de la cour des comptes : Le "tout TGV", devenu un "gouffre financier"selon la Cour des comptes, est remis en cause.(France2 4 décembre 2014- 20h). "une gare en rase campagne sans interconnexion avec le réseau de transport régional, ce genre de gare ne doit plus être implantée en France".(Francetvinfo.fr/lorraine 12/2/ 2013), or c'est ce qui est envisagé à Bressols (82). ° Enfin, cette nouvelle ligne LGV entraînerait la disparition de milliers d'hectares de terres agricoles et endommagerait de nombreux villages, notamment dans le 82 où j'ai résidé pendant plus de 20 ans. Pour toutes ces raisons, je suis résolument opposée à la construction de cette LGV.
1368	Envoyé le 05/12/2014 Nom : DEGANELLO Prénom : Michèle Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département): LAYRAC avis : Je suis opposé à ce projet inutile pour lequel nos impôts vont être utilisés et à cause duquel nos impots vont augmenter au lieu de servir à la réfection de routes et à la réalisation de rond-points nécessaires à la sécurité au quotidien. Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié. Je suis opposé à ce projet qui aura pour conséquence des nuisances sonores additionnées à celles de l'autoroute A62.
1369	Envoyé le 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : landiras 33720 lieu concerné par vos observations (commune, département): 33/40 AVIS : Bonjour, Je suis indignée de voir qu'un tel projet soit encore soumis à discussion. C'est un projet trop coûteux que ce soit financièrement mais aussi par les impacts négatifs et irrémédiables qu'il va entraîner sur la nature et les hommes.

1370	Envoyé le 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 75 commune de résidence : Paris lieu concerné par vos observations (commune, département): Sauternes et Barsac AVIS : Madame, Monsieur, Le projet de LGV (allant de Bordeaux à Toulouse et de Bordeaux à Dax) est une aberration et va détruire un vignoble connu mondialement depuis des centaines d'années. Et cela pour quelques minutes de trajet en moins. Il est temps de revenir à la raison. La France n'a pas besoin en ce moment de projets coûteux et inutiles, il faut utiliser les fonds publics pour des projets innovants et créateurs de richesses. Sincères salutations.
1371	Envoyé le 05/12/2014 Nom : faure Prénom : patrick Département de résidence : 33 commune de résidence : aillas lieu concerné par vos observations (commune, département): gironde AVIS : Je ne suis pas d'accord avec cette soit disant logique du "progrès"consistant à quadriller la planète avec des "infrastructures"sensées générer de la "croissance", du profit et de l'emploi au bénéfice d'une minorité et au détriment de la communauté réunissant la faune, la flore,les humains,en particulier ceux qui s'en tapent de sillonner le territoire à des vitesses de plus en plus élevées, et ce à des prix prohibitifs. Développons des modes de production et de vie qui ne nécessitent que peu de déplacement, et oserais-je dire ne génèrent que peu d'envies d'évasion vers des ailleurs à toute berzingue. La vitesse c'est du passé !
1372	Envoyé le 05/12/2014 Nom : Gaillat Prénom : Annie Département de résidence : 33 commune de résidence : Parempuyre lieu concerné par vos observations (commune, département): 33,40,64,47,31 AVIS : Je suis opposée à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux Espagne qui seraient -ruineuses - plus de 13 milliards d'euros - alors que l'argent manque pour la maintenance et la modernisation des TER. - dévastatrice pour des milliers d'hectare de bois de champs de vignes dans les zones traversées. Il faudrait 30 millions de m3 de matériaux importés ce qui implique encore plus de gravières en particulier dans des zones humides, mais aussi l'exploitation de matériaux off-shore comme au large de La Palmyre, ce qui, on le sait, a des conséquences dramatiques sur l'érosion côtière! -inutile: l'Espagne qui est le pays européen le mieux pourvu en lgv n'en est pas pour autant épargnée par la crise économique et le chômage.

1373	Envoyé le 05/12/2014 Nom : Foucaud Prénom : Stanislas Département de résidence : 40 commune de résidence : hossegor lieu concerné par vos observations (commune, département): Le tracé de la LGV GPSO AVIS : En tant que citoyen et habitant des Landes Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié... Je suis opposé à un projet dont le financement n'est pas connu. Merci de prendre
1374	Envoyé le 05/12/2014 Nom : fillol Prénom : serge Département de résidence : 33 commune de résidence : léognan lieu concerné par vos observations (commune, département): gironde AVIS : je suis contre le projet LGV Bx Toulouse Dax,projet financièrement pharaonique, Avec un retour économiquement qui reste à prouver. SNCF / RFF déjà sur endetté c'est une nouvelle fois nos impôts qui vont en pâtir. Egalement un impact environnemental et écologique désastreux.
1375	Envoyé le 05/12/2014 Nom : pages Prénom : joseph Département de résidence : 47 commune de résidence : roquefort lieu concerné par vos observations (commune, département): roquefort lot et garonne AVIS : Cout financier déraisonnable de ce projet dans la situation économique actuelle et par rapport aux avantages minimes pour les futurs usagers dont la fréquentation reste aléatoire. Rentabilité du projet très incertaine. Impact environnemental dommageable et trés important Privilégier les lignes ferroviaires existantes.
1376	Envoyé le 05/12/2014 Nom : DUGUET Prénom : Claude Département de résidence : 40 commune de résidence : Capbreton lieu concerné par vos observations (commune, département): - AVIS : Je suis opposé à un projet dont la réalisation serait lourdes de

	conséquences, notamment pour l'environnement, eu égard aux gains de temps annoncés sur les liaisons concernées, et compte tenu d'autre part de l'existence d'alternatives plus économes à tout point de vue.
1377	Envoyé le 05/12/2014 Nom : CACG Prénom : Département de résidence : 65 commune de résidence : Tarbes lieu concerné par vos observations (commune, département): Départements 31, 47 et 82 AVIS : Monsieur le Préfet, La CACG, en tant que concessionnaire de l'Etat (décret n°60-383 du 14/04/1960 déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement hydraulique ainsi que leur exploitation) signale que ce projet de LGV Toulouse Bordeaux impacte plusieurs installations de cette concession. Le tracé de la LGV coupe des réseaux de distribution d'eau brute sur les départements cités ci-dessus dont certaines canalisations sont aujourd'hui protégées par des servitudes d'utilité publique au sens de l'article L.152-1 du code rural et de la pêche maritime, Nous demandons dans le cadre de ce projet : 1 - le maintien de la continuité des réseaux de distribution impactés 2 - la prise en compte d'une dégradation des surfaces irrigables par ces réseaux (environ 500 ha) entrainant sur la durée de la concession restante (fin 2035) une perte de chiffre d'affaires estimée à 3.2 millions d'euros. Nous nous tenons à votre disposition pour tous renseignements complémentaires qui vous seraient utiles. Conscients de l'intérêt public majeur de ce projet d'aménagement du territoire, nous sommes prêts à échanger afin de trouver le meilleur compromis possible à la convergence de nos projets publics. Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes respectueuses salutations. Pierre WEISS Directeur de l'Exploitation en charge du suivi de la Concession d'Etat CACG
1378	Envoyé le 05/12/2014 Nom : Coquerelle Prénom : Katia Département de résidence : 47 commune de résidence : Le Passage d'Agen lieu concerné par vos observations (commune, département): chemin de Bernou Le Passage d'Agen lot et garonne AVIS : Je suis propriétaire de ma maison que j’ai reçu par la donation de ma mère qui l’a reçu en succession de ces parents. La propriété est dans la famille depuis plus de 50 ans. Aujourd’hui votre tracé de la lgv va me causer que des nuisances par sa proximité et par sa vue directe de mon jardin et de ma maison. En effet, il faut prendre en compte qu'il n'est pas pour moi

	ni pour ma famille envisageable qu'il y ait 60 trains par jours qui passent à quelques mètres de chez moi. Les travaux que vous envisagez de faire pour construire l'ouvrage d'art situé sur le Brimont, qui passe à proximité de ma maison (60 m) vont engendrer des années de travaux, de poussière, de bruits, de va et viens de camions, d'engins de travaux publics et d'activités intensives, vont être difficilement supportable pour moi et ma famille et causer un certain dérangement dans notre vie quotidienne. Les passages des trains vont apporter des nuisances sonores toute la journée et quotidiennement dans mon secteur personnel, sans compter que mon environnement va être pollué d'un viaduc où passe un train toutes les 10 minutes à proximité mes fenêtres. Le chemin de Bernou est la voie d'accès que j'empreinte pour aller et venir chez moi, et il se trouve que ce chemin qui est étroit et en sens unique se voit condamné par la voie de la lgv. Quelle est l'alternative? Pour l'instant au vue du tracé en 3D présenté, rien n'a été prévu. Comment ferons-nous après pour entrer et sortir de notre domicile ? Il faut prendre en compte que ma maison va être dévalorisée par le passage de la lgv. C'est pour moi et pour mes enfants aujourd'hui une grosse perte financière et sentimentale que vous m'imposé par ce tracé. Et pour cela Je demande une indemnisation et une compensation pour tous ces désagréments et ennuis que vous m'infligez et que je n'ai pas demandés. Ma qualité de vie, mon patrimoine et mon environnement vont être détérioré, dégradés et abimés par votre projet. Et pour tout cela une réparation s'impose. Je ne peux pas accepter cette dégradation dans ma vie sans manifester mon opposition.
1379	Envoyé le 05/12/2014 Nom : de Montbron Prénom : Rémi Département de résidence : 33 commune de résidence : Captieux lieu concerné par vos observations (commune, département): Bernos-Beaulac, Escaudes, Captieux AVIS : Monsieur le Commissaire enquêteur, Je tenais par la présente à vous faire part de mon opposition au projet de création de cette LGV parce qu'il n'a aucune cohérence à tout point de vue. Tout d'abord, économiquement, il s'agit d'un gouffre financier inimaginable pour un pays comme la France (surtout dans cette période de crise sévère), dans la mesure où la rentabilité n'a jamais été démontrée et surtout que les lignes existantes pourraient très bien être aménagées pour un investissement moindre, et un résultat en terme de temps gagné pour les usagers très satisfaisant. D'ailleurs cela a été déjà affirmé par la cour des comptes dans un rapport officiel. De plus, ayant, entre autre, une activité touristique, les hôtes fréquentant notre établissement, sont à la recherche de calme, tranquillité, et retour à la Nature et non de bruit et stress occasionnés par les passages des trains à grande vitesse. Sur un plan écologique, ce projet est une pure aberration. Une telle infrastructure dans le plus grand massif forestier Européen représente une atteinte avéré à l'écosystème avec ses fragilités particulières. D'autant que, sur un plan géographique et logique de tracé, la

	règle du plus court n'est pas du tout de mise! Enfin, sur un plan humain et social, le fait que notre territoire soit de plus en plus massacré, "sectorisé"et spolié par des ouvrages qui saignent notre paysage et réduisent d'autant nos outils de travail (exploitations agricole et forestière) a un effet néfaste sur le moral et la santé financière de nos structures. Ce projet me révolte à tout point de vue et ne me semble absolument pas raisonnable. Il serait très intéressant que les responsables d'un tel projet récupèrent un peu de pragmatisme,d'humanité et de raison et évaluent les réelles conséquences de l'installation d'une telle infrastructure dans ces conditions. Espérant recueillir votre attention et prendre en considération mon opinion.
1380	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Dupin Prénom : jean-louis Département de résidence commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département): LAYRAC AVIS : Mr le Président , Si , il y a une bonne vingtaine d'années en arrière nos élus de tous bord ont programmé un fuseau Bordeaux - Toulouse et sa ligne LGV dans le schéma de développement des infrastructures , informés par RFF de la grande nécessité en la matière , ces élus étaient pardonnables ; malgré tout , ils auraient du s'assurer et vérifier les véritables besoins dont notre région demande et à quel prix de tels investissements allaient s'élever ; inévitablement , bien orchestrée par les promoteurs et beaucoup de mensonges avérés sur les chiffres, ces derniers se sont laissés "endormir"et la LGV s'est encré dans leur esprit comme un projet incontournable . Or depuis plusieurs années , une autre musique s'est mise à sonner, contredisant toutes les affirmations des "promoteurs"; des assises de la SNCF , aux diverses déclarations de Mr Pépy ,en passant par les diverses commissions parlementaires , les émissions de TV et dernièrement par les conclusions de la cour des Comptes sur la grande vitesse ferroviaire , tout cela aurait du interpeller les décideurs et les élus sur toutes les incertitudes qui pèsent sur ce projet . La France est dans une situation économique très délicate et tout le monde s'accorde à dire que la crise va perdurer ! Dans ce contexte , est-ce raisonnable de s'obstiner et à vouloir faire aboutir ce que la plupart des gens redoute: un projet ruineux (qui sera payé par nos impôts locaux et régionaux) sans plan de financement , détruisant au passage 4800 ha de terres agricoles , bouleversant les équilibres de la biodiversité , avec l'expropriation des gens et pas forcement une bonne indemnisation, des drames humains , une demande supplémentaire en énergie (350KM/H°) pour un gain de temps de 0,30 à 0,45mn sur un Toulouse -Paris et pour un train qui ne sert qu'à une minorité, alors que le réseau secondaire doit être restauré à grand frais (plus de 2millards/an); SI CE PROJET SE FAIT , IL RELEVERRA DE L'IRRESPONSABITE !

1381	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Bernos-Beaulac lieu concerné par vos observations (commune, département): Bernos-Beaulac AVIS : Projet inutile et cher pour seulement quelques privilégiés. Le coût initial est démesuré, pharaonique (surtout en temps de crise, ou d'autres projets plus urgents auraient besoin de ces fonds) par rapport à ce que peut apporter les LGV au plan économique local et au gain de temps en terme de transport. Impression de jeu politique d'enfant gâté, de spéculation de groupes financiers et industriels, plutôt qu'un réel projet économique de développement au service des populations. Enfin, ce projet entraîne un vrai gâchis écologique.
1382	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Taillade Prénom : Line Département de résidence : 63 commune de résidence : Clermont-Ferrand lieu concerné par vos observations (commune, département) : Grand Sud-Ouest AVIS : Je suis contre ce projet. Il existe au moins une autre alternative moins coûteuse à tout point de vue (Voir l'étude indépendante CLARACO, commandée par un collectif d'élus et d'association). Quant au projet retenu il serait scandaleux de l'appliquer : Gain de temps ridicule, obsolescence de lignes ferroviaires pourtant encore bien empruntées, destruction de terres cultivables (Et cultivées !), de zones humides, de zones archéologiques, de bois... dilapidation de fonds publics, nuisances routières et environnementale en raison des matériaux à obtenir et à acheminer... Tout élu un tant soit peu clairvoyant sait que l'avenir ne passe plus par ce qui est encore nommé "croissance"mais bien par une gestion raisonnée de toutes les ressources (Naturelles comme financières), ceci n'empêchant pas, bien au contraire, la création d'emplois. Je pense qu'il est grand temps qu'advienne des "décideurs"enfin débarrassés de l'influence néfaste des lobbyistes de tous poils qui n'ont qu'une priorité, qu'un objectif : prendre la monnaie et chercher quelle autre poche à piller ensuite.
1383	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : PARZANI THOMAS Prénom : Nathalie Département de résidence : 31 commune de résidence : FRONTON lieu concerné par vos observations (commune, département): midi pyrénées AVIS : je suis favorable à la construction d'une ligne LGV entre Bordeaux et Toulouse, puis ensuite vers l'Espagne, car : - c'est le sens de l'histoire et de la nécessaire modernisation des infrastructures et des matériels - c'est la condition sinequa non pour être connecté aux grandes métropoles en France, en Espagne mais aussi dans toute l'Europe. - c'est l'amélioration tant attendue des lignes transversales - c'est la garantie de l'attractivité de Toulouse et de la région

	Midi Pyrénées tant pour les entreprises que pour les individus - enfin c'est la possibilité de délester les lignes actuelles du trafic passagers et de les rendre disponibles pour plus de transport de marchandises : un pas vers un report modal plus favorable à l'environnement.
1384	.Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Brosseron Prénom : Jérôme Département de résidence : 09 commune de résidence ; Carla Bayle lieu concerné par vos observations (commune, département): De Toulouse à Bordeaux AVIS : Sujet : Pour des alternatives à la LGV Message : Monsieur le Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles", Après avoir pris connaissance du dossier de l'enquête d'utilité publique du Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) je tiens à indiquer mon opposition à ce projet pour les raisons suivantes : - le système ferroviaire existant dans le Sud Ouest avec les améliorations nécessaires - voir l'étude indépendante CLARACO - (et mêmes prioritaires pour le secteur sud Bordeaux et nord Toulouse) peut être un meilleur facteur de développement du rail - les dégâts environnementaux sont phénoménaux - le coût général de 10 milliards est inconcevable vu les finances publiques d'aujourd'hui. Veuillez agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.
1385	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : PAQUETTE Prénom : Jean-François Département de résidence : 75 commune de résidence : PARIS lieu concerné par vos observations (commune, département) PARIS 6ème AVIS : Les projets de voie ferrée rapide entre Bordeaux et Dax et Bordeaux et Toulouse vont tuer des zones viticoles de première importance pour l'économie et la renommée de la France sans pour autant constituer une nécessité économique pour la région. L'activité viticole est un des rares secteurs économiques dont le solde des exportations est largement bénéficiaire. Il faut tout faire pour le protéger. Je suis donc absolument opposé à la réalisation de ces nouvelles voies ferrées. Mieux vaut améliorer les voies existantes.
1386	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : BACON Prénom : Roland Département de résidence : 33 commune de résidence : Le Tourne lieu concerné par vos observations (commune, département): "Presque"l''ensemble du tracé. Pas "ici"ni ailleurs. AVIS : Pour que la SNCF redevienne un service public ! Au service du public avant d'être au service du profit.

1387	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : - Prénom ; - Département de résidence : 33 commune de résidence : Bazas lieu concerné par vos observations (commune, département): Tous les départements impactés AVIS : Défigurer notre environnement, ruiner les collectivités territoriales et le contribuable pour le profit que quelques-uns, et qui plus est pour une activité notoirement de moins en moins rentable, c'est ce qui nous est proposé ?!... C'EST NON !!! Je n'en veux pas, autant pour des raisons économiques qu'environnementales. La construction de ces nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : elle n'intéresse que 8 % des voyageurs. Rénovez et sécurisez les voies existantes, le gain d'argent et de temps sera largement suffisant, et tout le monde y gagnera (Bouygues et ses petits camarades un peu moins, c'est vrai... mais ils ont déjà largement assez !). Merci de tenir compte de mon avis !
1388	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : escoubes Prénom : martine Département de résidence : 47 commune de résidence : brax lieu concerné par vos observations (commune, département) le passage lot et garonne AVIS : LGV-GPSO : Contribution à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique Mme Escoubes Martine Département commune : 11 Impasse de Lamothe Lot et Garonne le Passage 47310 BRAX Mesdames Messieurs les membres de la commission d'enquête. Aujourd'hui j'ai la possibilité de manifester mes doléances auprès de votre commission et je vous en suis gré. La maison d'habitation familiale où habite encore ma mère date du 19° siècle, elle serait située a environ 300 mètres du tracée non pas de la LGV en elle-même mais par la liaison TER inter gare. La maison et ses annexes sont en pierres bâties ce qui lui procure un cachet architectural local. Des parcelles de terre sont attenantes a cette construction 4 ha, cette maison ainsi que les terres fonts partis d'une indivision familiale. La desserte TER va créer une coupure nette en biais de cet ensemble parcellaire ; Réseau Férre de France ne pourrait il pas faire une emprise plus importante afin d éviter qu'il nous reste un bout de parcelle coupé en deux et dont une extrémité du fait de cette coupure ne pourra être exploitée par un membre de la famille qui est exploitant agricole. La co-visibilité sera forte sur cette bâtisse d'autant plus que la ligne sera sur remblais et le relief du terrain est plat.

	De même les nuisances liées au bruit devraient d après le rapport d enquêtes publiques être minimes ! La ligne étant en surplomb et la maison sous les vents dominants je m'interroge sur l'impact que cela provoquera réellement. Je vous demande à ce qu'un équipement en fenêtres iso phonique et une isolation phonique par l extérieur soient pris en charge par Réseau Ferre de France. Le cadre de vie actuel de cette bâtisse sera lui aussi perturbé. Actuellement verdure, proximité du canal et tranquillité font les charmes de celle-ci. Quid des modifications du terrain ? Quid des travaux et leur durée ? Quid des nuisances pendant ceux-ci et après Quid de l espace naturel ; alignement d arbres centenaires … La maison à l issue des travaux perdra inéluctablement de la valeur. Une telle propriété dans la proche banlieue agenaise à un réel prix et compte tenu de la rareté du foncier et du prix dans cette zone je demande à Réseau Ferre de France d assumer cette perte inévitable. Le risque lie aux inondations devra être bien pris en compte par Réseau Ferré de France qui serait le seul responsable si des dispositifs efficaces n'étaient pas mis en œuvre. Pour parachever je compte sur la commission d enquête afin que toutes mes réquisitions - protection de la construction par rapport aux nuisances sonores -demande de réquisition des terres isolées soient analysées, et prises en compte. -une indemnité pour les nuisances et la perte foncière de cet ensemble Notre construction ne pourra se flatter de telles modifications autant environnementales, écologiquement que financièrement j'espère qu'à travers ces doléances vous perdrez conscience des faits et rétablirai les dégâts causés par ces modifications
1389	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : camon Prénom : danielle Département de résidence : 33 commune de résidence : toulenne lieu concerné par vos observations (commune, département): toutes le communes concernées du Sud Gironde AVIS : Quel est le véritable projet de RFF et de GPSO, en dehors de la destruction irrémédiable d'un terroir, des profits incroyables pour les entreprises du BTP ? _ gagner quelques minutes d'une région à une autre ? _ agrémenter la qualité de vie et de l'environnement ? Hélas, je n'ai guère vu d'arguments allant dans le sens d'une volonté d'améliorer vraiment la qualité de vie des personnes vivant dans cette région, ainsi que de préserver l'environnement. Nous en sommes avec ce projet, à des années lumière. La vitesse à tout prix, le modernisme aveugle et demain quel nouveau projet de bétonnage ? Et si pour une fois vous essayez de voir les choses différemment,

	privilégiant le vrai respect de la nature et des habitants passagers que nous sommes sur terre. La nature sait très bien se gérer par elle même; Quant aux concours de vitesse, il semblerait que ce ne soit pas vraiment dans l'air du temps, car cette vie qui nous oblige à aller toujours plus vite, détruit les humains, physiquement et psychologiquement. Cette dimension n'est bien sur pas prise en compte dans l'enquête publique, et pourtant cela devrait être la priorité de priorités. J'ai bien conscience que mes arguments seront perçus comme bien puérils par rapport à vos projets grandioses, mais c'est important aussi de mettre de temps l'accent sur le sens de ce que nous sommes vraiment par rapport à notre belle terre, celle qui nous nourrit depuis la nuit des temps. Nous, pauvres humains avec toutes nos technologies barbares, n'arriveront jamais à dompter la nature et de toute façon cela est criminel. Une habitante de cette terre qui aime la vraie nature et non la domestication à outrance, même si je prends le TGV comme tout le monde. Mais trop c'est trop. Danielle CAMON
1390	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : lerm et musset lieu concerné par vos observations (commune, département): lerm et musset, gironde AVIS : Projet aberrant destiné une fois de plus à enrichir les mêmes. Pas nombreux...
1391	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Giusti Prénom : Marc Département de résidence : 91 commune de résidence : ORSAY lieu concerné par vos observations (commune, département) Vallée du Ciron AVIS : Le progrès que constitue une liaison rapide avec le Sud-Ouest et l´Espagne ne doit pas s'accompagner de dégâts viticoles. Il existe certainement une solution, peut-être onéreuse mais qui s'impose au vu du patrimoine. Ne touchez pas aux grands liquoreux de cette région !
1392	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : BOISSON Prénom : François Département de résidence : 47 commune de résidence : 47600 NERAC lieu concerné par vos observations (commune, département) 47310 BRAX LOT ET GARONNE AVIS : RFF

	Madame, Monsieur, Veuillez trouver ci-joint une liste non exhaustive des remarques, à titre privé et professionnel, que je subis tout comme ma famille, à formuler dans le cadre dans l'enquête publique concernant la LGV : • 100% des parcelles dont je suis propriétaire à Brax travaillées par le GAEC de la Garenne sont impactées par le tracé LGV • Ces dernières sont éloignées du siège d'exploitation et sont coupées en deux (traversées par la LGV), ce qui rallonge encore plus le temps de parcours et de travail • Ce qui engendre des pertes de revenus économiques du GAEC de la Garenne • L'installation d'un JA sur le GAEC de la Garenne est donc remise en cause • Remise en cause également de l'effectif salarié • La situation financière du GAEC serait à modifier • Ce tracé impacterait également les bâtiments agricoles, comme notamment un séchoir à tabac qui fait partie du patrimoine Lot-et-Garonnais • Egalement impactée une maison d'habitation de laquelle des locataires en situation précaire devront être expulsés • Nous constaterons donc une perte de revenus immobiliers • Le tracé dévaluera ce bien immobilier donc des préjudices et des nuisances seront à considérer • Des projets d'aménagement foncier auraient pu être prévus, mais du fait de ce tracé seront annulés. En espérant que vous prendrez en compte notre mécontentement dû à un impact très important du tracé de la LGV sur ce site, je vous prie d'agréer, Monsieur, Madame, mes sincères salutations.
1393	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Delporte Prénom : cyril Département de résidence : 46 commune de résidence : Cahors lieu concerné par vos observations (commune, département) Utilité publique pour le Lot AVIS : Déjà formulé une remarque similaire dans courrier adressé à la CNDP lors du débat public du présent projet. L'utilité publique de ce projet ne doit pas se faire au détriment de l'utilité publique d'aménagements existants. Résidant dans le Lot me rendant régulièrement sur Orléans, je ne peux que craindre une baisse de qualité de service sur la ligne POLT existante. La forte fréquence et rapidité de TGV entre Montauban et Tours ne compensera jamais le surcoût énergétique et par conséquence le surcoût financier de l'usager que je suis. Aujourd'hui, je dispose de plusieurs trains directs (au moins 3 par jours pour un temps de parcours d'un peu plus de 4h de jour (5h30 de nuit). Avec le TGV, je devrais procéder à au moins 3 changements de trains. Sans faire de procès d'intention à la SNCF, il est systématiquement

	mis en avant les alternatives TGV quand on recherche des billets de trains au guichet et sur internet. Je dois consulter quasi systématiquement les sites étrangers (cff.ch et db.de) pour trouver des alternatives moins chères sans forcément perdre en rapidité. De plus, le mode de financement (PPP) ne peut que me faire craindre à une pression accrue du concessionnaire sur la SNCF pour privilégier encore davantage un report des voyageurs du POLT sur cette nouvelle LGV. L'utilité publique ne s'entend qu'entre le sud Ouest et le Sud Est, mais pas entre Paris et Toulouse puisque la ligne POLT répond à ce besoin quand bien même cette ligne aurait besoin d'être modernisée.
1394	. Envoyé le : 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : LA SAUVETAT DE SAVERES lieu concerné par vos observations (commune, département): LE BRUIHLOIS AVIS : La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens.
1395	. Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Fauqueur Prénom : Guillaume Département de résidence : 33 commune de résidence : 33300 lieu concerné par vos observations (commune, département) Vignoble de sauternes AVIS : Stop à la destruction de l'écosystème qui rend la production du sauternes possible
1396	. Envoyé le : 05/12/2014 Nom : camon Prénom : danielle Département de résidence : 33 commune de résidence : toulenne lieu concerné par vos observations (commune, département) toutes le communes concernées du Sud Gironde AVIS : Quel est le véritable projet de RFF et de GPSO, en dehors de la destruction irrémédiable d'un terroir et des profits incroyables pour les entreprises du BTP ? _ gagner quelques minutes d'une région à une autre ? _ agrémenter la qualité de vie et de l'environnement ? Hélas, je n'ai guère vu d'arguments allant dans le sens d'une volonté d'améliorer vraiment la qualité de vie des personnes vivant dans cette région, ainsi que de préserver l'environnement. Nous en sommes avec ce projet, à des années lumière.

	La vitesse à tout prix, le modernisme aveugle et demain quel nouveau projet de bétonnage ? Et si pour une fois vous essayez de voir les choses différemment, privilégiant le vrai respect de la nature et des habitants passagers que nous sommes sur terre. La nature sait très bien se gérer par elle même; Quant aux concours de vitesse, il semblerait que ce ne soit pas vraiment dans l'air du temps, car cette vie qui nous oblige à aller toujours plus vite, détruit les humains, physiquement et psychologiquement. Cette dimension n'est bien sur pas prise en compte dans l'enquête publique, et pourtant cela devrait être la priorité de priorités. J'ai bien conscience que mes arguments seront perçus comme bien puérils par rapport à vos projets grandioses, mais c'est important aussi de mettre de temps l'accent sur le sens de ce que nous sommes vraiment par rapport à notre belle terre, celle qui nous nourrit depuis la nuit des temps. Nous, pauvres humains avec toutes nos technologies barbares, n'arriveront jamais à dompter la nature et de toute façon cela est criminel. Une habitante de cette terre qui aime la vraie nature et non la domestication à outrance, même si je prends le TGV comme tout le monde. Mais trop c'est trop. Danielle CAMON
1397	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Sud Gironde lieu concerné par vos observations (commune, département) Sud Gironde AVIS : Je suis contre ce projet de LGV. Une aberration économique: Tout d'abord, c'est un projet au prix exorbitant alors que la Cour des Comptes a émis des réserves sur la rentabilité des Lignes à Grandes Vitesses. Pourquoi s'entêter dans cette voie alors que nous pourrions investir le quart de la somme prévue dans l'aménagement des lignes déjà existantes et déjà utilisées. De plus, l'Aquitaine ne sera qu'un passage et ne profitera d'aucun éventuel bénéfice mais par contre supportera tout le coût de cette infrastructure. Une destruction d'un environnement fragile. Ce projet dans son tracé actuel va détruire toute une région avec ses zones humides, ses espaces préservés, Le ministère de l'écologie a déclaré qu'il fallait se servir de la biodiversité et défendre celle-ci comme un moteur économique et une richesse patrimoniale. Si nous détruisons tous les espaces qui peuvent attirer du tourisme, une activité économique liées à la sylviculture, cela fera encore une perte financière pour la France. De plus, dans une zone de conifères, cette ligne compliquerait les actions des services publiques de protection et de sécurité incendie et nuirait à la faune sauvage encore présente dans ce secteur.

	La seule solution minimisant les dégâts économiques et environnementaux, si vous persister à vouloir maintenir ce projet serait d'améliorer les infrastructures déjà existantes et qui ont déjà les désagréments liés aux lignes grandes vitesses plutôt que d'en créer de nouvelles.
1398	Envoyé le : 05/12/2014 . Nom : poussou Prénom : genevieve Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département): Montauban, Montech, le canal AVIS : je trouve indécent de dépenser des milliards que nous n'avons pas pour gagner quelques minutes. C'est un projet inutile (conf. la ligne de Strasbourg)
1399	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : ANDRE Prénom : Mathilde Département de résidence : 32 commune de résidence : Auch lieu concerné par vos observations (commune, département) Layrac Lot-et-Garonne AVIS : Le Syndicat Intercommunal de la Lomagne (ZI 32700 Lectoure) est un syndicat mixte qui a la compétence sur l'entretien et l'aménagement de la rivière Gers dont sa partie lot-et-garonnaise. Son Président est M. Gérard DUCLOS. Je travaille pour cette structure (et le Grand Auch Agglomération) en tant que technicienne rivière. N'ayant pris connaissance que récemment de l'enquête publique, je vous envoi tardivement la requête de mon syndicat de rivière. Dans le cadre du projet LGV il est prévu un viaduc pour le franchissement de la rivière Gers sur la commune de Layrac. Ce viaduc semble donc permettre d'assurer la transparence hydraulique et de moins impacter le cours d'eau du Gers. Toutefois des perturbations peuvent atteindre les milieux écologiques. Le Syndicat demande qu'il ne soit causé aucun obstacle à la continuité écologique notamment si des radiers de fond ou un seuil de stabilisation sont envisagés dans votre projet. A titre de mesures compensatoires, le syndicat souhaite également que soit étudier la possibilité de réaliser de la recharge alluvionnaire par la mise à disposition des granulats extraits du terrassement et la restauration de milieux humides sur le bassin-versant de la rivière Gers. Sincères salutations
1400	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : germain Prénom : michel Département de résidence : 64 commune de résidence : Baigts de Béarn lieu concerné par vos observations (commune, département): 64 AVIS :

	Je suis contre ce projet coûteux et inutile puisqu'une ligne existe déjà, loin d'être saturée
1401	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : - Prénom :- Département de résidence : 33 commune de résidence : LE BOUSCAT lieu concerné par vos observations (commune, département) SAUTERNES ET BARSAC AVIS : CE PROJET DE LGV EN GIRONDE EST RUINEUX POUR L'ECONOMIE, HONTEUX POUR L'ECOLOGIE, MORTEL POUR LE VIGNOBLE.
1402	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Debaigt Prénom : Philippe Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) Montauban Tarn et Garonne AVIS : Mesdames, Messieurs, Je tiens à dire que ce projet de LGV est un projet particulièrement néfaste et dangereux et qu'il est temps d'empêcher un tel fiasco et une telle gabegie avant de commencer les travaux de quelque nature que ce soit. En effet : La LGV va coûter très très cher et va handicaper de ce fait considérablement la ligne POLT qui sera ainsi mise à mal. Les usagers de la ligne par Limoges-Cahors vont faire les frais à terme du choix de la LGV si ce projet devait malheureusement voir le jour. En effet les finances n'étant pas extensibles et étant déjà dans le rouge, il faut s'attendre immanquablement à des coupes budgétaires importantes sur la ligne POLT. Ceci est inacceptable en terme de transport pour toutes les populations concernées et la question de l'environnement car cela obligera nombre de personnes à prendre une automobile. La gare excentrée par rapport à la gare existante de Montauban est une ineptie ! Et le coût d'un tel équipement supplémentaire handicapera encore une fois les moyens donnés au reste des équipements publics de transport ferré et non ferré. Sur le plan environnement entre une LGV et la rénovation de la ligne existante, la différence en terme de répercussion sera énorme avec le lot de terres agricoles perdues et d'atteintes graves à certaines zones naturelles et aux effets sur les personnes. Quand tous les voyants sont au rouge il est plus que sage de stopper ce projet gigantesque d'un autre temps et d'opter pour une solution qui permette d'améliorer la ligne existante et d'améliorer le confort des usagers tout en desservant facilement nombre de gares et dans des coûts qui restent ainsi dans l'ordre du possible et du raisonnable sans mettre en péril les finances. Il faut encore une fois avoir une très forte considération pour notre environnement qui devient de plus en plus fragile aussi sans que les mesures suffisantes soient prises. Il est donc temps d'agir dignement, ici et maintenant, pour

	l'avenir de nos enfants, petits enfants... Je vous remercie pour votre lecture et prise en considération. Philippe Debaigt
1403	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : plassin Prénom : michel Département de résidence : 40 commune de résidence : Saint-Paul-Lès-Dax lieu concerné par vos observations (commune, département): les Landes AVIS : Ce projet inutile et imposé, détruit des espaces naturels sur ma commune de résidence et sur l'ensemble du tracé projeté. L'impact sera dévastateur sur l'environnement. En période de restrictions budgétaires, il est inconcevable de dépenser 25 à 30 millions d'€, pour gagner quelques minutes sur le temps de parcours actuel. L'argent public détourné pour le financement de ce projet nourrit les seuls profits des géants du BTP et n'apportera aucun bénéfice aux petites et moyennes entreprises locales. L'effet '' tunnel'' n'apportera pas d'amélioration sur le développement local Je suis convaincu que l'entretien et la rénovation des lignes SNCF permettant de maintenir le réseau en bon état sont des priorités compte tenu de l'état de délabrement constaté aujourd'hui . Je suis opposé à ce projet est je suis partisan de la rénovation de la ligne actuelle tel que le rapport de la Cour des Comptes de juillet 2012 le préconise . ''La Cour s'interroge sur l'ampleur de la création de nouvelles LGV, non soutenable budgétairement, dont la rentabilité financière, la rentabilité socio économique et l'intérêt environnemental ne sont pas établis. Priorité doit être donnée à la modernisation et à la rénovation du réseau existant.''
1404	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : ESPIAU Prénom : ERIKA Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) Midi Pyrénées AVIS : Bonjour Monsieur Le Président de la Commission d'Enquête de l'Utilité Publique des lignes Grande Vitesse Bordeaux / Toulouse et Bordeaux / Dax. Je participe de nouveau à cette enquête car le mercredi 3 décembre, j'ai assisté à une réunion d'informations organisée par RRF et GPSO, à Bressols (82), que je qualifierais de GRANDE MESSE, et j'ai posé une dernière question qui n'a pas été lue : "EST-CE QUE MONSIEUR BAYLE POURRAIT RÉPONDRE A NOS QUESTIONS ? Il était 21 h 50, et après 3 h 40 de réunion, nous (l'assistance) n'étions pas plus avancés ! Monsieur Bayle, par sa fonction, devait avoir des réponses claires aux questions posées, qui elles étaient précises et argumentées, et

	comme TOUJOURS, les réponses ont été très générales et déviées....Nous avions l'impression que Monsieur Bayle récitait sa leçon, avec un niveau sonore linéaire et une fréquence soporifique.... Une fois de plus, je et nous sommes ressortis de cette énième rencontre avec les services RFF, avec le sentiment fort et puissant d'être des idiots, incompris, dépourvus de bon sens, méprisés, peinés de ces réponses floues, désespérés, ... A été abordés plusieurs sujets de grand intérêt sur l'utilité publique de ce projet qu'est la LGV Bordeaux / Toulouse. - Le mensonge médiatique des 3 h 10, Paris / Toulouse, mis en avant pour donner du crédit à cette ligne. Confirmation que ce ne sera que pour 3 TGV par jour, (tous ces milliards pour 3 TGV PAR JOUR !!!) mais aucune communication dans les médias en ce sens. Alors que ce 3 h 10 a été leur SEUL BATTAGE Médiatique. - Les différentes interventions sur le financement (dont une d'une conseillère municipale de Montauban) plus qu'obscure car inexistant ! Proposition et dossier qui pèsent 5 kg de papier, et pas une ligne ne concerne le financement !!!.... Ceci ne les gène même pas, et je ne sais par quelle pirouette, Monsieur Bayle dit qu'on verra plus tard ce sujet. Alors que ce sujet du financement est de première importance, et la réunion continue.... - Les abandons et la réduction des trains inter-citées, ont été abordés et ligne POLT, et Monsieur Bayle dit que la construction de cette ligne va améliorer les services....mais où ? si, les trajets entre grandes métropoles, mais pas les autres!!!..... Il a parlé d'un investissement d'1 milliard (il me semble) sur les lignes existantes et 1.5 milliards sur la POLT...mais quand ? lesquels ? De la poudre aux yeux....comme d'habitude ! - Les agriculteurs ont posé des questions sur les hectares d'impact, la non concertation..... les responsables des vignobles AOC ont crié leur mécontentement sur la concertation, sur les propriétés non comptabilisées dans les études d'RFF (donc fausses, permettez moi de mettre par la même occasion les autres chiffres d'RFF, les hectares des terres agricoles sont ils tous comptabilisés ?le nombre d'habitations et de foyers impactés en fonction de l'emprise au sol, est il juste ?....), le mauvais calcul car RFF n'est pas compétant lorsqu'il parle des impacts sur l'AOC.....et, ces problèmes passent à la "trappe"lors de cette réunion !!! Monsieur Bayle fait très bien son travail. Il a eu de la chance que les participants ne se révoltent pas plus !.... Quel mépris ! une honte, si vous voulais mon avis, car on nous demande de nous exprimer dans cette enquête. - Les reports modaux de l'aérien, surestimés ont été abordés....puisque le seul argument d'RFF sur ce report est le FAMEUX 3 h 10 (pour 3 TGV) alors qu'il existe à l'heure actuelle plus de 18 "navettes aériennes"(Blagnac / Paris)....mais cet argument pour prouver l'inutilité de cette LGV, d'un coup de baguette magique, disparait ! Très fort Monsieur Bayle ! En plus, nouvelle information du jour, l'État est en train (sans jeu de mot) de cédé l'aéroport de Blagnac à des investisseurs chinois qui ont l'intention de passer de 7 millions de passagers à 20 millions d'ici 2030..... Je ne sais pas si les chinois ont calculer le report modal de l'aérien sur la future LGV ? d'après moi, ils sont conscient que cette LGV est une grosse erreur de plus dans les choix gouvernementaux.....comme, cette vente, selon moi qui suit la vente de nos autoroutes (poules aux œufs d'or, mais

plus pour l'État ! (mais je glisse sur un autre débat...).

- La crédibilité de cette étude qui a commencé en 2005, il a 9 ans, avec des pratiques qui évoluent dans les entreprises évitant des déplacements inter métropoles inutiles (vidéo conférences de plus en plus utilisées avec les progrès informatiques....)....mettant en cause les chiffres aberrants des prévisions de cette étude (de mémoire, sur Agen un boom "démographique"de presque d'1 milliard d'utilisateurs (400 000 voyageurs qui passeraient à 1 300 000 avec la LGV ! HA, HA , HA !, je ris, mais cela passe !) , avec des parking de 600 places ?????) Là aussi, Monsieur Bayle ne relève pas d'erreur et précise que ses services, sont en mesure aujourd'hui d'avoir des prévisions plus affinées ! Permettez moi d'en rire encore !

- Une personne parle de la cour des comptes, fait quelques citations....vous précisez, très justement que l'on ne peut pas faire de simples raccourcis, à juste titre, mais dans sa synthèse, la cour des comptes épingle les LGV non rentables, la surestimation des chiffres avancés par RFF (plus d'utilisateurs, coûts minorés)....Monsieur Bayle minimise en public ce rapport. Il est repris par une personne dans le public, le targuant de remettre en doute ce rapport.
Et Monsieur Bayle, déclare que la cour des comptes fait des critiques sur d'autres sujets, et que l'État n'en tient pas forcément compte ! Et cela aussi passe comme une lettre à la poste !....
Alors, Monsieur le Commissaire, pourquoi continuer à faire fonctionner autant de matière grise pour mépriser, au final, ce rapport ?
Ce dernier point me force à m'interroger sur la crédibilité même de VOTRE RAPPORT. Pourquoi aurait-il plus de crédit que celui de la cour des comptes ? Nous, en tant que citoyens, nous sommes en droit de nous poser la question....
.
- Une question sur le coût d'un billet Toulouse / Paris a été posée par un étudiant. Là aussi, pas de réponse alors que tout le monde sait que les coûts des billets LGV sont exorbitants !
Là aussi, pirouette de Monsieur Bayle, car, pour se déplacer, le COUT est un facteur essentiel.
Croyez vous qu'à l'heure actuelle, les personnes qui veulent aller d'un point A à un point B, ne regardent pas toutes les solutions possibles en fonction du coût ? Croire le contraire, serait, selon moi une erreur !
C'est pourtant ce que fait RFF, et ceci ne dérange personne ? Moi, si ! et je vous le dis.
Beaucoup d'autres points ont été abordés sur les indemnisations des foyers impactés, des propriétés agricoles et viticoles, les impacts sur l'environnement, les infrastructures routières nécessaires non prises en considération générant des frais exorbitants pour les communes et départements, les nuisances sonores, le bétonnage à outrance pour gagner un peu de temps de nos communes et région, ...

Bref, vous allez penser que je "vide mon sac", et c'est ce que je fais !
Je pense, que les gens ne sont pas crédules, certains pensent que les jeux sont faits, que les dés sont pipés depuis des années......

Le bon sens n'a plus lieu d'être....les politiques nous méprisent mais savent en revanche nous ponctionner à tous les niveaux pour satisfaire leurs propres intérêts et non l'intérêt public !

	Les services d'RFF jouent le jeu de ces politiques peu scrupuleux, manipulateurs, tricheurs et menteurs (cf TOUS les médias et tout ce que l'on ne sait pas mais qui se sera un jour !). Comme beaucoup de Français, j'ai un doute sur le devenir de notre pays qui s'appauvrit financièrement et moralement. Les gens prennent l'habitude de suivre comme des moutons et de subir les frasques des Hommes politiques. Nous devenons la risée de Monde, alors que l'Histoire de notre pays est riche, novatrice dans les Droits des Hommes et des Citoyens. La matière grise française est reconnu dans le Monde entier, ainsi que son savoir faire. La beauté naturel de ses régions qui font de la France, un des pays le plus visité....La force viticole, agricole n'est plus à prouver.....et tant d'autres choses..... Le bon sens serait de protéger ce patrimoine inestimable ! En laissant faire des projets aussi coûteux et inutile que celui-ci, qu'allons nous laisser à nos enfants en héritage ? Des dettes qui empièteront sur les services d'utilité publique (éducation, santé,....) et des tonnes de béton.....MAIS ILS IRONT PLUS VITE SUR PARIS !!!... OU ILS PRENDRONT L'AVION? MOINS CHER ET ENCORE PLUS VITE !!!.... Je vous remercie d'avoir lu, jusqu'au bout, mon dernier commentaire dans cette enquête d'utilité publique.
1405	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Lurton Prénom : Bérénice Département de résidence : 33 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) Barsac, sauternes, vallée du Ciron AVIS : Mesdames, Messieurs les commissaires-enquêteurs Je suis propriétaire du domaine viticole Château Climens, situé à Barsac, sur les appellations Sauternes et Barsac, Premier Cru Classé en 1855. Par la présente je souhaite vous faire part de ma totale opposition à ce projet de LGV. J'ai bien étudié le dossier et toutes ses composantes, et suis en mesure de me déclarer totalement en adéquation avec les contributions aux argumentaires solides et graves : - de l'ODG de Sauternes-Barsac (contribution que j'ai moi-même rédigée en concertaion avec le Président et le bureau de l'ODG) - du Conseil des Crus Classés en 1855 - du Conseil des Crus de Sauternes et Barsac classés en 1855 - du CIVB, mais également des organismes suivants: - Syndicat du Ciron - Sepanso dont l'apport très fouillé, documenté,exhaustif me paraît complet et dont les arguments sont indéniables, auxquels j'ajouterai la contribution très pertinente de Mr Gilles Savary. Me solidarisant avec tous ces exposés, je ne développerai donc pas mon propos, mais je souhaite appuyer cette opposition par le disours récent (27/11) du Président de la République, lequel souhaite une plus grande concertation et un plus grand respect des arguments des opposants dans les grands projets d'aménagement du territoire. Particulièrement motivée par la préservation de nos grands vins de Sauternes dont la survie est menacée à travers leur micro-climat dépendante de l'éco-système de la vallée du Ciron, je suis également extrêmement choquée que l'on puisse sacrifier ce que

	l'INRA appelle une Arche de Noé de la biodivesité, qui abrite notamment une hétraie ripisylve reliquaire absolument unique. Celle-ci est vieille de 40 000 à 200 000 ans, elle possède des caractéristiques génétiques exceptionnelles actuellement étudiées dans le cadre du réchauffement climatique, elle abrite une faune et une flore extraordinaires comportant notamment des espèces fragiles voire en voie de disparition comme le vison d'Europe et des champignons qui pourraient s'avérer uniques au monde! La ligne couperait le Ciron 3 fois, ainsi que perpendiculairement 30 de ses affluents et 84 exutoires: Comment peut-on décemment nous faire croire que cette saignée, avec son cortège de travaux, les infrastructures qu'elle implique (ligne à haute tension), n'aurait que peu d'incidence sur l'éco-système?? La fragmentation de cette zone humide serait une catastrophe écologique de grande ampleur par la destructuration du réseau hydrologique provoquant des perturbations de l'écoulement des eaux souterraines comme de surface (nappes phréatiques, cours d'eau, eaux de ruissellement) sans compter les pollutions dues à l'usage massif de désherbants chimiques. A la clé, pollution des eaux, perturbations irréversibles de la faune, de la flore, et du micro-climat... Voulons-nous vraiement être la génération qui a eu raison d'un site naturel vieux de dizaines à centaines de milliers d'années, et de vignobles séculaires que le monde entier nous envie? En résumé, ce projet est tout bonnement ubuesque: ruineux, destructeur, à contre-courant, bref contraire à l'intérêt général. C'est pourquoi nous sommes fort nombreux à compter sur un avis négatif de la commission d'enquête, le contraire paraissant inenvisageable. Il va de soi que la lutte contre ce projet ne cessera pas tant qu'il ne sera pas abandonné, d'autant que l'adaptation des lignes existantes est non seulement envisageable, mais absolument satisfaisante et beaucoup moins coûteuse. Je me permets d'ajouter que l'implication assez tardive des vignerons de Sauternes et Barsac est dûe en partie à la façon dont RFF a noyé le poisson en permanence, en compliquant les dossiers, en sabordant la concertation, et en travaillant en sous-main pour avancer les travaux avant que le projet ne soit validé. Nous sommes des chefs d'entreprise et citoyens responsables,que l'on ne peut qualifier de rétrogrades, menant un combat strictement apolitique au nom de leur terroir et de leur production de renommée mondiale, mais aussi pour la préservation d'un site antédiluvien jusque là encore préservé (malgré les atteintes diverses,dues notamment à une autoroute A65 qui est un modèle d'éléphant blanc dont les statitiques de fréquentation ne doivent pas être bien longues!) et que nous souhaiterions pouvoir léguer aux générations futures. J'ajouterai une opinion personnelle, mais que je sais partagée par beaucoup: ce projet ne porte que les intérêts de quelques sociétés industrielles et de BTP soutenues par une poignée d'hommes politiques de tous bords plus soucieux de leur stratégie de réélection que de l'intérêt général de leur région et de leur pays. Je regrette que cette France que nous aimons, au potentiel de dynamisme extraordinaire, soit minée par de telles absurdités délétères, alors que nous avons tant besoin de projets synergiques. Je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs les commissaires-enquêteurs, l'expression de ma sincère considération. Bérénice Lurton
1406	Nom : Conseil Général des Hautes-Pyrénées Prénom Département de résidence : 65 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département): AVIS :

	Veuillez trouver ci-joint un courrier du Président du Conseil Général des Hautes-Pyrénées relatif à l'enquête publique GPSO - lignes nouvelles. Ce courrier est parti ce jour à votre adresse. Pour le Président et par Délégation Le Directeur des Routes et des Transports Philippe Debernardi Tarbes, le 05 décembre 2014 Monsieur le Président de la Commission d'enquête « GPSO Lignes nouvelles » DDTM de la Gironde Service des Procédures Environnementales Rue Jules Ferry Cité Administrative 33090 BORDEAUX CEDEX Réf. : n°14-1530 Objet : Enquête publique sur le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax Monsieur le Président, Sous l'impulsion du Conseil Général, Les Hautes-Pyrénées ont conduit une démarche ambitieuse « Projet de territoire, Hautes-Pyrénées 2020/2030 » destinée à donner un nouvel élan au département et un cap commun aux principales composantes économiques, sociales et culturelles. Cette mobilisation sans précédents d'acteurs publics et privés a permis de déboucher sur une vision partagée des enjeux essentiels pour notre département. Dans le cadre de cette démarche, une journée-débat avait été organisée le 21 octobre 2013, intitulée « Quelles mobilités au profit d'un territoire agile ? ». Il s'agissait de réfléchir au « comment rendre plus accessible et plus attractif la destination Pyrénées, intégrant un bassin de vie Béarn/Bigorre de plus de 400 000 habitants, articulé autour des agglomérations Lourdaises, Paloises et Tarbaises ? ». Le projet d'infrastructures ferroviaires GPSO-lignes nouvelles s'inscrit donc totalement dans cette problématique. Il est, comme son nom l'indique, d'une importance primordiale pour le développement du Grand Sud-Ouest, la réalisation de liaisons ferroviaires à grande vitesse constituant un facteur d'attractivité et donc de développement économique. Il convient de rappeler plus généralement que la qualité des infrastructures de transport française est un facteur de compétitivité de notre territoire national. La réalisation du GPSO ne constituera cependant qu'une première étape indispensable à l'amélioration ferroviaire de la desserte du Béarn et de la Bigorre, pour mettre Pau et Tarbes à respectivement 3h et 3h30 de Paris. Cette amélioration passera obligatoirement par la réalisation d'un barreau à Grande Vitesse desservant Pau et Tarbes, connecté sur la section Bordeaux-Dax du GPSO. D'autre part, la réalisation du GPSO participe à la préservation de l'environnement. Les reports modaux depuis l'avion et la route

	conduiront à un bilan global des émissions de gaz à effet de serre positif avec des gains annuels importants de tonnes-équivalent CO2. Par ailleurs, l'évolution des modes de déplacement des voyageurs avec GPSO se traduira par une économie moyenne annuelle également significative de tonnes-équivalent pétrole, inscrivant ce projet dans une saine gestion des ressources fossiles. Enfin, ces liaisons à grande vitesse nouvelles seront à compléter avec la rénovation de la ligne actuelle Toulouse-Bayonne pour laquelle un programme de rénovation de 300 M€ est annoncé dans les années à venir. En conséquence, le Conseil Général des Hautes-Pyrénées émet un avis favorable à la réalisation la plus rapide possible du Grand Projet Ferroviaire Sud-Ouest (GPSO), Bordeaux – Toulouse et Bordeaux-Dax. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs. LE PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL, Signé Michel PÉLIEU
1407	Envoyé le 05/12/2014 Nom : lasserre Prénom : jean louis Département de résidence : 46 commune de résidence : alvignac lieu concerné par vos observations (commune, département): alvignac lot AVIS : Ce projet de nouvelle ligne, objet de l'enquête d'utilité publique en cours me permet de m'exprimer à son sujet. Je vais donc, ci-dessous, vous faire part de mes observations et vous demande d'annexer la présente aux registres d'enquête : Ce projet reçoit, aujourd'hui, une estimation de dépenses estimée à Neuf milliards d'euros (9 000 000 000 €) dont le coût sera supporté par l'ensemble des collectivités territoriales locales (Régions, Départements, Communautés de Communes ou urbaines…) Ce financement signifie que c'est nous qui paierons la note avec pour corollaire la diminution des moyens dont disposeront d'autres politiques publiques telles que l'éducation, les transports TER, la santé, etc…). La construction de cette nouvelle ligne se fera au détriment des lignes existantes notamment Paris, Orléans, Limoges, Toulouse ; ligne majeure pour l'aménagement du territoire, dont la pérennité ne sera plus assurée : suppression d'arrêts dans certaines gares, suppression de guichets « humains », suppression du statut « gare grandes lignes » pour certaines d'entre elles (Cahors par exemple ». Sa construction nécessitera la mise en place d'environ 30 millions de mètres cubes de matériaux calcaires, ce qui implique la création, donc l'exploitation de nombreuses carrières et gravières et donc un trafic lourd et polluant important sur les routes et ceci pendant au moins 7 ans ! Elle nécessitera également la destruction de près de 5000 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, des zones humides, des espaces protégés, des nappes d'eau… Pourtant ; une solution alternative est possible (le but de l'Enquête d'utilité publique est également de recueillir et apprécier les contre propositions): Les conclusions d'une étude

	indépendante réalisée par le bureau d'études « CLARACO » missionné par un collectif d'élus et plusieurs associations le démontre ! Cette étude démontre que l'aménagement de la ligne existante Toulouse Bordeaux permettrait d'économiser 6 milliards et éviterait un désastre écologique pour une différence de temps de trajet estimé entre 6 et 13 minutes et aurait l'avantage de développer le trafic ferroviaire sur le nord toulousain. Si nous reprenons ce que faisait ressortir la tenue des « Assises ferroviaires en 2011 (source Ministère de l'Ecologie) : « … Essoufflement du modèle TGV et crise de croissance du TER, déclin ininterrompu du fret ferroviaire, dégradation de l'état du réseau classique, course irraisonnée à l'extension du réseau à grande vitesse, sont autant de signes révélateurs d'un modèle économique qu'il est vital de réinventer aujourd'hui… » L'article 1 du Grenelle de l'Environnement en 2009 indiquait : « … Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable… » La Cour des Comptes, en 2014 confirmait en ces termes : « …Un modèle à bout de souffle, devenu insoutenable.. / La croissance du trafic TGV s'est, depuis l'origine, faite au détriment des autres trains longues distances …/…dont la fréquentation a été divisée par cinq au cours des 30 dernières années…/…Dans les faits, la SNCF réduit le choix ferroviaire au TGV en le substituant à d'autres trains pour les dessertes qu'il assure… » La Cour dénonce cette captivité des voyageurs qui accentue les inégalités entre territoires. Elle remet en question la pertinence économique, sociale et environnementale de l'investissement public dans ce mode de transport. La Cour des Comptes indique « Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est pas assuré ! » C'est pourquoi, ayant listé mes arguments, par la présente, je vous signifie mon total désaccord sur ce projet et mon vœu de voir maintenue et développée la ligne Toulouse, Orléans, Limoges, Paris. Je vous demande de verser ma contribution aux registres d'enquête tel que le prévoient les textes régissant les enquêtes publiques.
1408	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : vignial Prénom : nicole Département de résidence : 33 commune de résidence : beautiran lieu concerné par vos observations (commune, département) landes gironde haute garonne AVIS : Cette ligne ne répond pas à un souci d'utilité publique : Cette ligne ne sera utile qu'à une minorité de la population : celle qui empruntera cette ligne pour un trajet allant de Toulouse à Paris, via Bordeaux, en 3 heures – Dépenser des milliards (plus que le déficit de la sécu si j'ai bien tout compris) pour faire gagner quelques minutes à une minorité de la population sur un trajet de 3 heures est ce un projet pour servir la collectivité ou juste pour servir quelques intérêts plus particuliers On sait que cette ligne ne sera pas rentable alors qu'en matière de réseau ferre il y a d'énormes besoins pour permettre en toute sécurité la circulation des TER qui eux sont au service d'une importante parti de la population : il est là le véritable besoin pour ceux qui travaillent et également sur le plan écologique !il est la l'intérêt public !mais est ce le véritable souci de ceux qui

	veulent promouvoir ce projet Qu'en est-il de la démocratie dans tout cela ? on pourrait écrire des pages et des pages sur les incohérences de ce projet, sur ses passes droit (passer a l'intérieur de la zone de sécurité des nappes d'eaux desservant en eau potable la cub et la région avoisinante)sur les nuisances qu'il va apporter sur la participation par l'impôt des communes dévastées par ce projet(c'est un comble !) Oui, on pourrait écrire des pages, encore faut il en avoir les moyens, encore faut il en avoir le temps, encore faut il oser, avoir le courage, la volonté, la disponibilité intellectuelle (certains de plus en plus nombreux consacrent l'essentiel de leur énergie à survivre au jour le jour) c'est pourquoi je m'insurge contre ce simulacre de démocratie que constitue cette enquête publique dont l'approbation se baserai sur le qui ne dit mot consent. On sait combien la population se désinvesti de plus en plus de la chose publique .il n'y a qu'a continuer à ne pas entendre ceux qui contestent un projet sous l'argument fallacieux (je n'invente rien on l'entend régulièrement) qu'ils sont moins nombreux que ceux qui se taisent. Pire jusqu' à présent on se demande s'il a bien été tenu compte de l'avis des élus locaux, représentants élus par ces populations, qui se sont largement et depuis longue date manifestés contre ce projet. Y aurait-il des élus de seconde zone et d'autres avec voie prépondérante ? La non prise en compte de l'avis très défavorables des municipalités concernés par ce projet tant au niveau des nuisances que de l'impôt serait un véritable déni de démocratie.je ne veux même pas envisager que cela soit possible En conclusion le bénéfice attendu pour une infime partie de la population est totalement disproportionné avec le prix à payer que ce soit en matière financière environnementale et surtout en terme d'atteinte grave a la qualité de la vie d'innombrables citoyens .Si on faisait le compte il y a surement bien plus de personnes lésées par ce projet que de bénéficiaires potentiel. Tout ca pour quelques minutes gagnées ; est ce bien raisonnable .Pour le « confort » d'une minorité doit on dévaster des pans entier d'une région. Est-ce équitable ? Je suis, vous l'aurez compris, fermement opposée a ce projet Nicole Vignial
1409	Envoyé le 05/12/2014 Nom : de PEYRELONGUE Prénom : NATHALIE Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT LOUBES lieu concerné par vos observations (commune, département) SAUTERNAIS AVIS : JE TRAVAILLE DANS LE SAUTERNAIS ET SUIS ABSOLUMENT CONTRE LE PROJET DE LA LGV QUI N4A AUCUN SENS ET N4APPORTE QUE DES INCONVENIENTS IRREVERSIBLES.
1410	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 commune de résidence : Mouguerre

	lieu concerné par vos observations (commune, département) ensemble des lignes AVIS : Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié et dont le financement n'est pas connu. Je suis également opposé à tout projet qui a pour conséquence financière un défaut d'entretien des lignes actuelles.
1411	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : THOMAS Prénom : Laurent Département de résidence : 33 commune de résidence : Carignan de Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) Sud-Ouest AVIS : Madame, Monsieur, Comme nombre de mes concitoyens, je suis absolument effaré par ce dossier de tracé LGV dans le Sud-Ouest. Il est totalement contraire à l'intérêt général des citoyens de cette région comme de tout citoyen français. En cette période difficile au plan économique comme au plan environnemental, ce projet a tout d'une provocation: il est absurde au plan stratégique et économique, dévastateur au plan de notre environnement naturel et de notre cadre de vie. La consultation des documents y afférent est édifiante: ce projet est vraiment un scandale auquel je tiens à manifester mon opposition fermement, en espérant que vous aurez le bon sens et le courage d'y apposer un avis négatif. Cordialement, LT
1412	Envoyé le 05/12/2014 Nom : de Lur Saluces Prénom : Alexandre Département de résidence : 33 commune de résidence : FARGUES 33210 lieu concerné par vos observations (commune, département) Fargues - Sautrernes AVIS : Château de Fargues, le 25 novembre 2014 La fragilité de l'écosystème propre à l'appellation Sauternes mérite à l'évidence un examen spécifique du problème du passage des lignes LGV, et de l'impact des travaux qui devront précéder. Le principe de précaution s'applique particulièrement pour une région en crise, que de tels travaux pourraient compromettre dangereusement dans son avenir, en modifiant les paramètres d'un climat manifestement essentiel à la production de ce vin exceptionnel, qui est aussi unique au monde. Les vignerons de Sauternes et Barsac ont impérieusement besoin d'être rassurés, par une étude sérieusement documentée, identifiant, le cas échéant, le malfondé de leurs craintes. Alexandre de Lur Saluces Viticulteur

1413	Envoyé le 05/12/2014 Nom : Faux Prénom : Frédéric Département de résidence : 33 commune de résidence : CAPTIEUX lieu concerné par vos observations (commune, département) CAPTIEUX 33 AVIS : Je suis contre ce projet, qui est destructurant des territoires ruraux, encore plus fortement pour les communes traversées par le tracé. De plus, il entraîne la concentration des activités économiques sur les grandes villes de la région qui aura comme conséquence la monté des prix des terrains et des locations a proximité de celles ci , les salariés ne pourront pas ce loger sur place et iront grossir des petites communes dortoirs et ils seront obligés de prendre leurs voitures pour aller travail. Encore plus de bouchons et de pollution. A quand des projets qui prendront en considération l'aménagement des territoires, l'écologie et les besoins économiques?
1414	Envoyé le 05/12/2014 Nom : Arnaud Prénom : Marie Département de résidence : 47 commune de résidence : Mézin lieu concerné par vos observations (commune, département) Fargues sur Ourbises 47 AVIS : Absolument opposée à ce projet coûteux, inutile et destructeur. Des Impôts encore augmentés dans une région qui n'est pas riche. La modernisation de la ligne TGV coûterait trois fois moins cher et emploierait autant de monde. Saccage d'un milieu naturel préservé et sauvage. Destruction de propriétés forestières, de la faune et de la flore sylvicoles. Nuisances diverses : bruit, vibrations, villages détruits, notre agriculture si précieuse bouleversée. Tout cela pour quelques minutes. Est-ce bien raisonnable ?
1415	Envoyé le 05/12/2014 Nom : GASTÉ Prénom : JACQUES Département de résidence : 33 commune de résidence : BIGANOS lieu concerné par vos observations (commune, département) BRAX - HAUTE GARONNE AVIS : Bonjour, En tant que responsable développement durable chez DECONS SAS dont le siège est situé sur la commune de Le Pian Médoc, je suis missionné pour porter les observations suivantes : Notre site de récupération de ferrailles situé au 47 chemin de Carabin 47310 BRAX est directement impacté par l'Emplacement Réservé (ER) provisoire GPSO.

	Les parcelles sur lesquelles s'exerce l'activité précitée sont : ZE0076 –ZE0221 - ZE0222 – ZE0223 – ZE0311 – ZE0012 – ZE0163 – ZE0055 – ZE0153 – ZE0063 – ZE0165 – ZE0155. Les parcelles directement englobées dans l'Emplacement Réservé (ER) provisoire GPSO sont : ZE0223 – ZE0165 – ZE0155 – ZE0063. Ainsi, l'accès que nous avons construit à nos frais depuis la partie du chemin de Carabin parallèle à l'autoroute (contigüe à parcelle ZE0165) se trouve condamné, Cet accès a pour but d'éviter la zone d'habitation proche du site. La condamnation de cet accès prive définitivement notre site de toute activité. Cela provoque la perte d'exploitation et son chiffre d'affaires associé, ainsi que la privation d'emploi du personnel. Nous vous demandons de prévoir une solution nous permettant de garantir la poursuite de l'activité sur notre site. Cordialement Jacques Gasté
1416	Envoyé le 05/12/2014 Nom : DFCI Landes Prénom : Benoît BODENNEC Département de résidence : 40 commune de résidence : Mont de Marsan lieu concerné par vos observations (commune, département) Landes AVIS : Monsieur le Président, A la lecture des pièces du rapport, il apparaît que le projet de LGV GPSO interrompt 369 pistes et impacte directement 11 points d'eau servant à la Défense des Forêts Contre les Incendies (DFCI) dans le massif des Landes de Gascogne (départements de la Gironde, des Landes et du Lot-et-Garonne). Par ailleurs, il engendre un risque accru de départs de feux (circulation des trains, alimentation électrique). Le rétablissement des infrastructures servant à la Défense des Forêts Contre l'Incendie présenté au dossier d'enquête publique reprend les 20 principes de réparation du réseau établis avec les DFCI (paragraphe 5.2.2.7 du chapitre 5 de la Pièce F Etude d'impact / volume 3.3, p. 118 et 119). Cependant, le détail des rétablissements prévus sera à préciser (dépôts de bois, ouvrages de franchissement…). Les 20 principes de rétablissement et les aménagements convenus avec les DFCI lors de réunions préalables, doivent être repris tels quels dans la déclaration d'utilité publique et les engagements de l'Etat qui s'imposeront au futur concessionnaire. Ces travaux devront intervenir en dehors du cadre de l'aménagement foncier. Leur mise en œuvre devra être précédée d'une concertation avec les DFCI, notamment pour définir l'emplacement des futures dessertes (places de dépôt de bois, points d'eau DFCI). De plus, les éventuelles procédures administratives dérivant des travaux de restauration de ces infrastructures DFCI devront être à la charge

	du concessionnaire. Par ailleurs, le dossier d'enquête publique ne lève pas toutes les questions sur les annexes de l'ouvrage ferroviaire, notamment les infrastructures de transport nécessaires pour alimenter le chantier en phase travaux et les lignes de transport d'électricité nécessaires à l'alimentation de la future ligne LGV, qui ne sont pas sans impact forestier et mériteraient d'être précisées. D'autres rétablissements ou réparations d'infrastructures DFCI seront à prévoir. Ils devront faire l'objet d'une concertation avec les DFCI. Dans le cadre de la protection de la forêt, il doit être acté que le projet de rétablissement n'entraînera pas d'allongement de la durée des trajets pour les moyens de lutte contre les incendies et n'aboutira pas à alourdir les charges d'entretien et de fonctionnement pour les Associations Syndicales Autorisées de DFCI, responsables des infrastructures, ou les propriétaires riverains. En particulier, RFF doit prendre l'engagement d'assurer l'entretien des infrastructures DFCI (pistes, collecteurs hydrauliques, points d'eau et places de dépôt de bois) qui seront créées dans le cadre du rétablissement du réseau. L'engagement du concessionnaire doit également porter sur l'entretien des abords de la LGV pour limiter les départs de feux de forêt et surtout leur propagation aux massifs forestiers. La transparence hydraulique sur les crastes et fossés forestiers est bien soulignée dans le dossier, dans les chapitres sur les activités sylvicoles. Il est indispensable que ces engagements soient repris intégralement dans la déclaration d'utilité publique, et dans le dossier de suivi des engagements de l'Etat et du Maître d'Ouvrage. Cette prise en compte est également primordiale pour la DFCI pour assurer un accès en tout temps aux infrastructures DFCI et aux parcelles. La présente contribution ne porte que sur le respect des réseaux DFCI et la maitrise du risque incendie. Le projet porte de nombreux autres préjudices à la forêt et aux sylviculteurs. Il est nécessaire de les prendre en compte dans l'analyse globale du projet. En vous remerciant par avance de l'attention portée à cette contribution, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma parfaite considération. Dans cette attente, nous vous prions d'accepter, Madame, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments. Un courrier papier sera également envoyé demain. Cordialement Benoît BODENNEC Directeur de la DFCI Landes
1417	Envoyé le 05/12/2014 Nom : BARLIAC Prénom : Martine Département de résidence : 33 commune de résidence : BEGUEY lieu concerné par vos observations (commune, département)

GOUALADE

AVIS :

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je suis attentive à ce projet et à ses conséquences, humaines, sociales, écologiques et économiques depuis le débat public de 2005.
Je suis par principe favorable au rail, plus économe en énergie, rapide et sûr que l'automobile. Je pourrai donc avoir un préjugé favorable pour ce projet.
Même si je n'habite pas le fuseau du tracé, je suis usagère de cette région, consciente de sa richesse en biodiversité et du de ses nappes phréatiques, solidaire de ses habitants.

Les arguments que j'ai pu entendre jusque là de la part tant de ses promoteurs que de ses concepteurs ne sont pas parvenus à me convaincre de son intérêt, dit général.
En effet, les données notamment chiffrées avancées dans ce dossier s'avèrent variables, incomplètes, lacunaires, voire franchement inexactes : non fiables en tout cas, ce qui ne permet pas un débat démocratique, nous en avons encore eu la preuve à LANGON lors de la dernière réunion du 02 courant.
De même que nous avons eu la preuve que le public dont les concepteurs du projet prétendent représenter et défendre l'intérêt est traité avec beaucoup de mépris et de cynisme.
En fait ce les TGV ne concerne qu'un faible pourcentage de voyageurs qui en sont venus à d'autres alternatives, moins onéreuses pour leurs déplacements, et qui de toutes façons utilisent plus les déplacements courts du quotidien que les longues distances. Ce projet n'est pas destiné au plus gand nombre des utilisatuers du rail.

Par ailleurs,

- Sur le plan économique, il serait ruineux :
Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres).
Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes).
Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.
Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher.

Sur le plan écologique, son impact serait dévastateur :
Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.
La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en

eau potable.
La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.
Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension.

- Sur le plan humain
L'environnement social et humain serait déjà mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple.
Les habitants, des gens modestes en général dans cette région économiquement peu développée, se retrouveraient ruinés par la moins-value causée à leurs maisons et de leurs propriétés, démantelés par le passage de la ligne. Déjà on observe une totale stagnation du marché de l'immobilier depuis que ce projet est à l'étude.
L'ensemble des ressources locales, au plan de l'agriculture, de la sylviculture, de l'artisanat,du tourisme, se trouveraient gravement compromis. Ce sur le passage du fuseau mais également dans les secteurs limitrophes en raison des perturbations climatiques induites par cette construction : les viticulteurs du Sauternais, des vins de BARSAC et CERONS, entre autres, l'ont largement démontré.
À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines.
Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco).
Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires.
La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse.
Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants.

L'utilité publique se mesure juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité : ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.

Inutile, ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est

	ruineux et dévastateur : je m'associe pleinement à ceux qui le refusent. Martine BARLIAC
1418	Envoyé le 05/12/2014 Nom : herbert Prénom : martine Département de résidence : 33 commune de résidence : 33160 lieu concerné par vos observations (commune, département) Sauternais 33 Bonjour, Vous pensez necessaire la création d'une nouvelle ligne LGV : Bordeaux-Toulouse, Bordeaux- Dax, Vous voulez sacrifier les vignobles du Sauternais, vin blanc de fetes, s'il en ait. Encore une perte de vignobles, Encore une perte de revenus, Encore moins de travail pour les courageux viticulteurs; Encore un prétexte pour aller "plus vite "soi-disant. Arrétez vos LGV !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! Veulliez prendre en compte mes remarques. Merci Martine herbert
1419	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Chaumeil Prénom : Jean-Paul Département de résidence 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax Je vois au moins trois grandes raisons de m'opposer à ce projet: 1- objection d'ordre démocratique: La consultation ressemble à une tentative d'organiser un plébiscite; genre candidat unique comme autrefois dans la Russie soviétique...ou comme il y a quelques jours l'élection de la présidente avec 100% des voix. Dans les trois cas on ne risque pas être désavoué car il n'y a pas...d'alternative(s) en présence. On est donc certain de gagner. pourquoi, alors, consulter ? J'ajouterai que la taille du dossier (plus de 10000 pages, parait-il) est, évidemment dissuasif. J'y vois une sorte de mépris détestable du citoyen ordinaire. 2-Ce projet est conçu comme on en concevait (à cette époque c'était souvent positif) dans les années 60/70: on taille large, on ne lésine pas sur les moyens car c'est le progrès qui avance par la même occasion. Les décideurs d'aujourd'hui ont soit fait leurs études dans un ex-pays de l'Est ou ont oublié de s'intéresser aux questions d'actualité depuis 30 ou 40 ans (au bas mot) : small is beautiful. Ce projet n'est plus raccord avec notre monde d'aujourd'hui, et encore davantage avec celui de demain. Et pourtant, il y aurait tant de choses à imaginer pour combiner

	intérêt économique et bien-être des citoyen, habitants de ces régions, usager du service public SNCF. 3- Gabegie financière et saccage environnemental. On annonce 9 milliards, donc il faut comprendre 12 ou 13 (c'est comme cela pour tout les grands projets à échéance de 10 ans). Qui finance ? l'Etat, les collectivités locales ,qui toutes se plaignent de la baisse de leur budget ? des actionnaires privés ? Qui veulent du 15% minimum, sinon ce sera à la charge du contribuable. Quelqu'un a-t-il calculé dans les 10000 pages l'augmentation des tarifs des trains que cela suppose? Comment est-il encore possible, aujourd'hui, de proposer un projet qui suppose un tel gâchis environnemental: massif forestier profondément entaillé, zones humides non respectées, pistes, réserves d'eau, Natura 2000... Les promoteurs ont-il envisagé des passerelles sur les voies pour permettre aux cerfs de continuer à parcourir leur territoires, comme ailleurs on a fait des trouées pour permettre aux grenouilles de circuler (je plaisante, bien-sûr) ? Il parait que parmi les promoteurs, certains ont justifié le projet en osant dire qu'il n'y avait pas de problème parce que dans ces zones, il n'y avait rien, oui rien, nada, no thing...Honte à eux.
1420	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : ORTOLAN Prénom : Claude Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC 47390 lieu concerné par vos observations (commune, département) LE PASSAGE D'AGEN 47520 AVIS : A la consultation des plans, je constate que la ligne à grande vitesse passe exactement sur le Centre de tri de La Poste situé ZI Le Treil au PASSAGE D'AGEN. IL y a une centaine d'emplois dans cet établissement de La Poste que je connais bien, étant moi même ancien postier. La Poste, en raison de la forte baisse de l'activité courrier, ne va pas créer un nouveau centre de tri à proximité mais transférer l'activité sur sa plateforme de Gironde, elle même en sous-activité. C'est donc une perte sèche d'au moins 100 emplois stables pour la commune du PASSAGE, sans compter tous les sous-traitants. Les autorités locales ne s'aperçoivent de rien et RFF trace son chemin, c'est désolant. La LGV va même détruire des emplois locaux et stables comme à La Poste.
1421	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : - Votre commune de résidence ; - lieu concerné par vos observations (commune, département): AVIS : Le projet de LGV me semble être un projet nuisible sur de nombreux aspects : - Economique : les investissements sont coûteux pour des retours très limités, qui seraient un gaspillage pur et simple d'argent public alors que le déficit public est déjà très important. - Social : les LGV participent à l'enclavement des territoires ruraux, à la métropolisation, ne profitent qu'aux classes aisées accentuant la fracture socio-spatiale. De plus le

	coût des billets est tel que seules les personnes des classes supérieures y auront accès. Par ailleurs l'argument des créations d'emploi n'est pas valide car ce sont seulement des emplois précaires et de court terme. - Environnemental : contrairement à ce qui est énoncé par les porteurs de projet, les LGV ne s'inscrivent pas dans une logique écologique. En effet, les estimations prévues de diminution du transport routier sont remises en question, et plus globalement se pose la question de la pertinence à entretenir des échanges sur de longues distances quand les circuits locaux seraient bien plus profitables à tous. De plus, la destruction des espaces sauvages qui en résulterait serait gravement nuisible en termes d'agriculture, d'espèces protégées… En outre, des solutions alternatives existent et ont déjà été proposées (rénovation des lignes déjà existantes, relocalisation des échanges). J'espère que ces remarques seront prises en compte, et que contrairement à de nombreux projets les autorités publiques sauront être réceptives aux avis citoyens et respecteront les procédures légales.
14222	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Riflade Prénom : Marc Département de résidence : 33 commune de résidence : Baurech lieu concerné par vos observations (commune, département) Prechac AVIS : Je suis contre ce projet car Que va devenir le vignoble de l'appellation sauterne Comment les commune vont elle pouvoir palier à cette division de territoire que ce soit gibier randonneur et amoureux de la nature Et comment peut ont couper en deux par une voie ferrer le parc naturelle régional des Landes de Gascogne la nature ne pourra jamais sans remettre et que dire à nos génération future quand il nous demanderons pourquoi ont peut pas passer? que c'est la bêtise humaine ??
1423	. Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Prévost Prénom : Ludovic Département de résidence : 92 commune de résidence : Bourg-la-Reine lieu concerné par vos observations (commune, département) Gironde, Sauternes AVIS : Je suis très opposé à la construction des nouvelles LGV au départ de Bordeaux. Le projet de LGV Bordeaux - Toulouse prévoit des travaux majeurs d'infrastructure dans la vallée du Ciron, au coeur du vignoble du Sauternais. Le massacre de cette zone protégée aurait des conséquences irrémédiables sur le vignoble de Sauternes-Barsac, parmi les plus connus et appréciés au monde. Un crime contre l'humanité.
1424	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : BARBEDIENNE Prénom : Jean Département de résidence : 33 commune de résidence : BORDEAUX

	lieu concerné par vos observations (commune, département) Ensemble des tracés AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'enquête, Je vous prie de bien vouloir prendre note de mon avis totalement défavorable à ce projet inutile, ruineux, dévastateur et illégitime que constituent les lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. - nous avons vu les effets dévastateurs d'un tel chantier sur la LGV Tours-Bordeaux… - Nous n'avons pas besoin de ça ! - Nous n'en avons pas les moyens financiers ! - La population a exprimé son rejet total de ces projets depuis bientôt 10 ans. - Si des dépenses doivent être faites en matière ferroviaire, il faut d'abord aménager les tracés existants. En apportant la sécurité aux usagers et en entretenant correctement le réseau qui tombe en ruines on pourrait éviter de nouveau drames comme celui de Bretigny.. Au lieu de cela, on nous propose de dilapider l'argent public -NOTRE ARGENT- alors que, dans le même temps on nous demande de participer à un « effort collectif »… Comme grands projets inutiles, il y a déjà eu le précédent de l'A65, Notre Dame des Landes, Sivens avec la mort d'un jeune de ma génération, tué parce qu'il voulait protéger la nature. Ça suffit comme ça !!! Puisque d'évidence, les inconvénients financiers, environnementaux et sociaux, de projet destructeurs de ma région sont bien plus lourds que ses avantages, il ne peut pas être considéré comme d'utilité publique. En vous remerciant d'avance pour votre avis qui ne pourra qu'être défavorable, recevez mes respectueuses salutations.
1425	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : AGUDO Prénom : Florence Département de résidence : 33 commune de résidence : BEGLES lieu concerné par vos observations (commune, département) CADAUJAC AVIS : Je suis contre cette LGV qui va couter des milliards, massacrer le paysage, défigurer la nature, morceler des villages, exproprier de pauvres riverains qui n'ont rien demandé, sans compter toutes les nuisances sonores ou autres dues aux travaux. Tout cela pour gagner si peu de temps sur un trajet. C'est aberrent, on ferait mieux d'entretenir et de maintenir en état les voies existantes qui n'ont jamais été en si piteux état. Je suis donc farouchement contre et je suis particulièrement concernée, ma propriété à Cadaujac longe la voie ferrée.
1426	.Envoyé le : 05/12/2014 Nom : lanoizelé Prénom : dominique Département de résidence : 33 commune de résidence : leognan

	lieu concerné par vos observations (commune, département): gironde sud AVIS : Il y a la coût, bien-sûr, mais aussi les nuissances et pollutions à venir, le changement de manière négative du cadre de vie et enfin ces fameuses créations d'emplois qui pourraient surtout être initiées dans le développement du transport public. Un développement qui permettrait des déplacements plus fluides, beaucoup de nuissances en moins et donc des créations d'emploi pour crféer et faire fonctionner les moyens de transport public.
1427	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : dumot Prénom : vincent Département de résidence : 16 commune de résidence : cognac lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : je doute de l'utilité de la LGV, en accord avec les arguments de la SEPANSO en particulier l'affichage des seuls gains de temps des futurs voyageurs sans prise en compte des pertes de temps d'autres citoyen. Trop d'espaces naturels et de biotopes centenaires sont détruits en si peu de temps. Merci V.Dumot
1428	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département): GPSO AVIS : Je suis opposée à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastucture alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25% de ses capacités.
1429	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : OTAL Prénom : Patricia Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département): 31620 AVIS : Bonjour J'étais présente à la réunion de Bressols du 3 décembre, et n'ayant pas pu intervenir, je le fais par écrit. Travaillant dans une entreprise aux multiples sites en France et en Europe je suis amenée à me déplacer souvent et ceci plus particulièrement sur Paris pour des réunions de travail. J'ai beaucoup apprécié le document projeté sur écran montrant les estimations de RFF sur le pourcentage de report modal avion vers le train présenté par l'imperturbable Mr Baye. Mon expérience personnelle peut donner un éclairage par l'exemple: Mardi 2 décembre, ma réunion à Paris s'étant achevée plus tôt que prévu, j'ai pu me rendre à l'aéroport à 15h45, j'ai pris le 1er avion disponible qui a décollé à 16h 30, je suis sortie de

	l'aéroport de Blagnac à 17 h 50 et repris mon véhicule pour récupérer mes enfants à 18 h 25 à la garderie scolaire de mon lieu de résidence à 20 kms de l'aéroport. Durée totale trajet Paris aéroport mon domicile à Saint Rustice près de Toulouse : 2h 45. La durée du voyage, le nombre et la souplesse des navettes aériennes sont au regard du service que proposerait La SNCF sur La LGV des atouts indiscutables. 3 trains drapeaux le matin donc directs si j'ai bien compris lors de cette réunion c'est tellement peu par rapport au nombre de navettes qui commencent à 6 h30 avec un départ toute les 30 minutes et idem au retour à partir de 16h, la concurrence de l'aérien sera redoutable pour la LGV. Et je suis persuadée que le report modal professionnel ne se fera pas. Ce mardi si j'avais pris le train à 16 h à Paris par l'improbable ligne, je serai encore dans le train à 18h30 et ceci pour encore 3/4 d'heures sans compter le temps de trajet depuis la gare jusqu'à mon domicile , alors qu'à cette heure là ce mardi j'étais chez moi. Ainsi je rejoins totalement la personne qui a pris la parole lors de la réunion de Bressols en affirmant que le beau graphique de Mr Bayle est une vaste fumisterie, et que si un report modal se fait ce n'est pas entre 3 et 4 heures de trajet en train , mais entre 2 h 30 à 3 heures max que pourrait se faire le basculement et encore si la qualité du service en termes de fréquence horaire est au rendez-vous. Quant au prix du billet ce sera la surprise, sur laquelle d'ailleurs ni cette enquête ni personne ne nous propose de donner notre position ce qui serait un minimum pour être capable de donner un avis sur la pertinence de ce projet. La politique de tarification agressive que présage le rachat partiel de l'aéroport de Toulouse Blagnac laissera probablement bien peu de place à une rentabilité économique de la LGV. Si l'ensemble des pièces d'études de ce dossier ont la même qualité d'enfumage que celles présentées lors de cette réunion, on ne peut que réclamer qu'une étude indépendante et sérieuse soit menée. Pour ces différentes raisons et bien d'autres je suis totalement défavorable à la création de cette ligne couteuse et inutile telle que présentée à ce jour. Ainsi, une amélioration de la fiabilité, du séquencement et du confort des trains quotidiens parcourant notre territoire sur le réseau classique et permettant des trajets fréquents depuis les zones périphériques d'habitation vers les stations de tête du métro et tramway serait bien plus judicieuse. L'utilité publique de ce réseau est bien plus crédible que celle de la LGV.
1430	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Haie Prénom : Julien Département de résidence : 94 commune de résidence : L'Hay-Les-Roses lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Ce projet est une très mauvaise idée. Si vous détruisez les forêts aux alentours du Ciro , vous allez aussi détruire le phénomène climatique qui crée la pourriture noble, élément naturel indispensable à la fabrication du Sauternes. Ce faisant, c'est toute une industrie qui va se retrouver ruinée. Le vin est un élément

	essentiel d'un point de vue économique pour notre pays. Les vins de Graves, Barsac, Pessac-Léognan et Loupiac sont reconnus depyis des siècles. Leur disparition ne serait bénéfique qu'aux vins du nouveau monde. Julien Haie, MBA en wine marketing &management.
1431	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : SAINTE COLOMBE EN BRUILHOIS lieu concerné par vos observations (commune, département) SAINTE COLOMBE EN BRUILHOIS AVIS : Habitant à environ 600 mètres de la ligne prévue, je suis inquiète : Il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement moins cher. L'environnement social et humain sera mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. Dégradation et non rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc. L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement de leur valeur et, avec quelle compensation ? Les collectivités territoriales n'ont pas les moyens de financer un tel projet. De nouvelles taxes pour financer ce projet seraient insoutenables pour les contribuables. Non à ce projet ruineux.
1432	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : latare Prénom : pierre Département de résidence : 40 commune de résidence : poyartin lieu concerné par vos observations (commune, département) : landes AVIS : Le projet de LGV bordeaux dax est une aberration economique et écologique. L'amélioration de la ligne actuelle avec la rectification de certains virages au sud de morcenx permettrait d'avoir le même temps de parcours dax bordeaux qu'avec la ligne LGV. L'exemple de la N10 qui a été transformée en autoroute devrait servir de comparatif. L'analyse économique sérieuse du comparatif des 2 solutions 'rénovation ligne existante ou création nouvelle ligne n'a jamais été réalisé. Les finances publiques ne peuvent pas supporter le caprice de quelques élus. Faites donc un référendum local pour connaitre et respecter l'avis des habitants concernés au premier chef. Vous rapprocherez ainsi le citoyen du politique. Les élus en place n'ont pas été élus avec le mandat de construire une LGV bordeaux dax. Respectez les territoires et leurs habitants et vous ferez au moins honneur à votre fonction de représentant des citpyens
1433	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : ALARY/BOU Prénom : Nathalie Département de résidence : 31 commune de résidence : saint-rustice lieu concerné par vos observations (commune, département): commune AVIS : Non à la LGV trop coûteuse. l'accent devrait être porté sur l'aménagement de l'existant afin d'apporter un réel service pour le public qui utilise ces lignes au quotidien.

1434	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : DUBOS Prénom : JAQUELINE Département de résidence : 33 commune de résidence : PRECHAC lieu concerné par vos observations (commune, département) PRECHAC 33 AVIS : Je suis contre le projet de Ligne à Grande vitesse dans le sud-ouest et suis favorable aux aménagements des lignes à grandes vitesses, ce projet est trop coûteux, inutile et destructeur.
1435	.Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Pucherova Prénom : Katarina Département de résidence : 82 commune de résidence :, Merles lieu concerné par vos observations (commune, département) : sur toute la ligne AVIS : Un projet de lobbying industriel plus que d'utilité publique mais bien sûr payé par le citoyen.
1436	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : DUBOS Prénom : Patrice Département de résidence : 33 commune de résidence : Préchac 7. Merci de nous indiquer le lieu concerné par vos observations (commune, département) péchac 8. Merci de nous indiquer votre adresse électronique. L'indication de votre mail permettra l'envoi d'un accusé de réception de vos observations. patrice.nathalie-dubos@orange.fr 9. Saisissez ici vos remarques et observations. Monsieur, Je suis opposé aux constructions des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne Ces projets sont ruineux (la cour des comptes vient tout juste de le rappeler ,mais il semblerait que son avis compte peu...) et dévastateurs.Dévastateurs humainement et écologiquement.Ces LGV ne sont pas rentables et vont anéantir la vie de milliers de gens (gens qui ont choisi de vivre et travailler,en ce qui me concerne,dans un pays qui leur est cher). Le modèle économique du tout TGV est obsolète,inutile et ruineux .Mieux vaudrait utiliser cet argent aux hôpitaux,maternités,écoles et services publics en général. Dés le débat public , l'opposition des élus et des citoyens a été forte,mais il semblerait que l'état et RFF soient devenus sourds .Le calendrier continue comme si l'avis du peuple ne comptait plus . Ces projets sont une folie et s'ils se concrétisent,ils prouveront que la France,et la région Aquitaine,sont bien devenues des républiques bananières,voire des dictatures "républicaines". Ces projets ne sont pas d'utilité publique . Arrêtez cette folie !

	Cordialement, Patrice DUBOS
1437	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : CARLIER Prénom : Pierre Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) LGV dans la globalité du tronçon St Médard - St Jory AVIS : Je m'oppose à ce projet ruineux. Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France, le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État. La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique. Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires. Je m'oppose à ce projet dévastateur pour l'environnement. Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits

	et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc. L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation ! Je m'oppose à ce projet inutile. Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée, solution ignorée de façon incompréhensible malgré les études alternatives existentes. À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains, des lignes dégradées, des dessertes insuffisantes. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables, d'intérêts particuliers. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (pour lesquelles 15 minutes de plus et 5 milliards de moins pourraient les amener à choisir une alternative) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.
1438	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : david Prénom : marie claude Département de résidence : 47 commune de résidence : poussignac lieu concerné par vos observations (commune, département): pompogne- 47 AVIS :

	on resume : rentabilité nulle, 2 générations auront vu le jour avant que cette ligne soit peut être rentable, mais ce jour là elle sera déjà obsolète, les TGV japonais roulent actuellement à plus de 500 km/h. Rénovons la ligne BORDEAUX TOULOUSE par AGEN, celle qui a plus de 100 ans, qui est très utile, qui est rentable, et plus courte. d'autre part je pense que vu le peu de commodité pour aller prendre ce tgv, la clientèle ne sera pas au rendez vous. Les tarifs des billets étant déjà pour les lignes qui existent, un frein à l'utilisation familiale des TGV. La Cour des Comptes ne va -t-elle pas dans ce sens et dénonce un cout démesuré pour le bénéfice excompté. on nous demande d'éteindre la veille de nos appareils électriques "pour économiser l'énergie"quelques kw en plus par an que je paye... Combien va engouffrer ce TGV par voyage, pour transporter combien de passager ? A quel prix ? d'où proviendra l'électricité ? nouvelle centrale ? gaz ? nucléaire ? la construction de ces centrales a t elle été prise en compte dans le prix de construction de la LGV, ? Nouvelle atteinte a l'environnement ? on peut, peut être faire une centrale à bois et bruler les LANDES .... le calme, la bio diversité. les espèces rares et protégées tant en faune qu'en flore que deviendra tout celà ? Chez moi pousse l'isoete histrix, si l'environnement change, il disparaitra. Que deviendra mon petit pré, entouré d'une barrière de chênes bi-centenaires, ayant résisté aux dernières tempètes, drainé par les fossès, possédant sa mare et son puits, situé en plein sous la ligne qui sera en remblai à cet endroit là . Il abritait de tous les vents, mon rucher avide des bourdaines et bruyères. les petites routes de campagne comment seront elles après le passage des engins de construction, qui va payer pour les reconstruire, car la base ne tiendra pas et il ne suffira pas d'une simple refection , les communes n'ont plus les moyens de le faire. Les allées privées déteriorées, les pistes DFCI ? NON je ne suis pas du tout favorable à la construction d'une nouvelle LIGNE GRANDE VITESSE - IL FAUT AMENAGER LA LIGNE EXISTANTE ET LA SECURISER
1439	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : Castelnau d'Estretefonds lieu concerné par vos observations (commune, département) Castelnau d'Estretefonds AVIS : Mesdames, Messieurs les commissaires enquêteurs, Je m'interroge sur le bien-fondé, l'utilité et le pouvoir de cette création ferroviaire. Habitante de Castelnau d'Estretefonds, le tracé était initialement prévu le long de l'autoroute et d'un coup de baguette magique ou sous la pression, voir la cooptation des élus, des viticulteurs …, cette ligne a été déplacée vers un tracé qui en terme financier est un gouffre pour nous tous. Si le projet doit voir le jour avec des financements extérieurs, où allons-nous ? Prendre en compte l'aménagement des lignes existantes serait plus judicieux comme l'a démontré l'étude du cabinet CLARACO, qui d'ailleurs est absente de l'enquête publique, ce qui n'est pas équitable. Evidemment, dans ce cas-là l'orgueil politique serait mis à mal ! Un autre point plus précis : écrire sur l'enquête publique que « A

	Castelnau d'Estretefonds, 24 hectares sont classés en zonage agricole, alors que ces surfaces ont, à ce jour, perdu leur vocation agricole. » (p106 Analyse de l'état initial du secteur géographique n°12) est une aberration, une ineptie. Vu la popularité du monde agricole dans notre pays, n'importe quel citoyen peut s'apercevoir que ces champs sont cultivés, mais pas aux yeux de RFF. Cela prouve une fois de plus que des élus, des hauts représentants de RFF ont le droit de faire la pluie et le beau temps. Quelle est leur légitimité ! Ce projet ferroviaire est aberration économique et environnementale. A bon lecteur ! Salut !
1440	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Uzeste lieu concerné par vos observations (commune, département): Gironde AVIS : Bonjour, j'écris pour signaler mon désaccord avec ce projet pharaonique, et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord, je me dois de préciser que je ne suis pas un usagé de la ligne de chemin de fer existante, mais ma compagne l'est; je ne suis pas non plus un écologiste chevronné, mais juste un habitant de la zone géographique concerné qui souhaite voir son environnement gérer avec des considérations de notre époque. Ma compagne est amenée a utiliser la portion de ligne Langon/Bordeaux de manière quotidienne, et en ce sens, il est d'ores et déjà regrettable de constater de sérieux problèmes de fonctionnement répétitifs (horaires non respectés et non justifiés, manque de places même debout, lors d'annulation imprévues de passage de train à certains horaires, etc.), donc peut-être faudrait-il avant toutes choses faire preuve d'humilité et de bon sens et respectant les usagers d'aujourd'hui avant de vouloir avantager les usagers de demain. Ensuite, vient la question de l'impact écologique, il est aujourd'hui irresponsable d'engager des travaux d'une telle ampleur, sans avoir conscience des résultantes: - dégradation irréversibles de zone naturelles - sur-consommation énergétique - pollution sonore et visuelle - etc. Finalement, posons-nous la question de savoir si ce projet a une véritable utilité pour toute la population habitant entre bordeaux et toulouse, ou entre bordeaux et dax. Pourquoi ne pas remettre en état les lignes existantes, favoriser les échanges locaux, aider au développement des communes de notre région, arrêter de centraliser les échanges sur les grandes villes, développer l'accès au transport ferroviaire pour le rendre plus utile et rentable, etc.? Merci de votre attention

1441	Envoyé le : 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : Marmande lieu concerné par vos observations (commune, département): Aquitaine AVIS : Je tiens à m'élever contre au projet de ligne LGV qui ne devrait pourtant pas être de nature à soulever mon opposition, étant utilisateur récurrent de la ligne Bordeaux-Toulouse et bien conscient de la nécessité de relier plus efficacement le Sud Ouest à la capitale. Je ne peux que m'interroger sur les coûts disproportionnés d'un tel projet pour un gain de temps minime dans un climat de moins en moins propice au transport ferroviaire comme le prouvent les difficultés actuelles de la SNCF. Alors que de nombreux efforts sont requis de la part des citoyens quand à la maitrise de la dépense publique, il est pour le moins affligeant de voir que la dynamique de rigueur ne s'applique pas à tous, et que certains ont encore tout loisir de mobiliser les services publics pour leurs rêves de postérité. Un projet certes moins glorieux et grandiloquent que la création de toutes pièces de nouvelles voies tel que l'aménagement du réseau de lignes existant, en totale désuétude au niveau du Lot et Garonne pourrait pourtant servir non pas une minorité citadine mais l'ensemble des populations du Sud Ouest, tant pour les trajets quotidiens que occasionnels. Cette rénovation ne détruirait pas de nouvelles terres et permettrait une meilleure connexions entre les villes de la région. Je suis donc fermement contre un tel projet, qui n'est ni nécessaire ni proportionnels aux besoins actuels tant économiques qu'en terme de service public.
1442	Envoyé le : 05/12/2014 .Nom : - Prénom : - Département de résidence : 91 commune de résidence : Brunoy lieu concerné par vos observations (commune, département): - AVIS : Ce projet est une aberration : - Coûts importants pour l'état, RFF et les collectivités locales dans une période de restrictions budgétaires massives. - Destruction d'espaces agricoles et naturels. Pour un coût inférieur et des conséquences environnementales limitées, préférons l'entretien et l'amélioration des infrastructures existantes qui profiteraient au plus grand nombre et favoriseraient un réel équilibre entre les territoires. Pour des transports de qualité, accessibles à tous, non au GPSO !

Numéro	Courriel

1443

Envoyé le 06/12/2014
Nom : CHILAUD
Prénom : LIONEL
Département de résidence : 47
Commune de résidence : VILLENEUVE SUR LOT
Lieu concerné par vos observations (commune, département) :
ESTILLAC, LOT ET GARONNE
AVIS :

En tant que contribuable:

Dans un contexte de restrictions budgétaires qui touchent tous les secteurs (éducation, santé, action sociale...) et alors que le récent rapport de la cour des comptes sur les lignes LGV a démontré que le coût de ces projets étaient constamment sous-estimés et leur rentabilité constamment sur-estimée, j'estime que ce projet n'est pas pertinent à l'heure actuelle. De plus il contrevient formellement au Grenelle de l'environnement. Le projet alternatif consistant à améliorer la ligne actuelle remplit toutes les caractéristiques d'une meilleure solution, cependant il n'a jamais été étudié sérieusement:
- largement moins coûteux (3,5 milliard au lieu de 9 à 12 milliards pour la LGV selon une étude alternative)
- temps de transport quasi équivalent avec des trains roulant un peu moins vite qu'un TGV certes mais assez vite quand même (ex trains pendulaires à 250 km/h)
- seulement quelques minutes de différence sur un Toulouse-Paris
- bénéficierait autant aux très longues distance (Paris) qu'au train de tous les jours (TER et grandes lignes) en rénovant les voies actuelles.
- Et non, on ne va pas à Paris tous les 2 jours. Moins de 8% des Lot et Garonnais prennent le TGV. Par contre on va souvent a Bordeaux ou a Toulouse.
- pas besoin de construire de nouvelles gares en rase campagne, avec les problèmes de correspondance pour prendre un autre train (navette, attente supplémentaire) au final les gens prendront leur voiture...
- RFF a prévu de supprimer plus de la moitié des arrêts TGV sur toute la France pour des raisons de rentabilité. De ce fait il apparaît probable que les arrêts LGV d'Agen ou Montauban seraient à terme supprimés... aller à Toulouse ou Bordeaux pour prendre le train, on n'arrête pas le "progrès"

De plus ce projet n'est aujourd'hui pas financé. Avec le désengagement croissant de l'Etat, il semble donc évident que les collectivités locales (région, département, communes) seront amenées à porter une part très importante du financement, avec comme conséquence une baisse de leur budget d'investissement dans d'autres domaines. C'est tout simplement inacceptable.

En tant que citoyen:

L'impact écologique de ce projet sera énorme. Disparition de 4500 ha de terres dont plus de 2000ha de terres agricoles, une des plus riches du département (terre d'alluvions très fertile en vallée de Garonne), destruction de centaines de maisons sur le tracé, rotation incessante de camions pour évacuer les gravats ou amener des remblais, menace sur la biodiversité et les nappes phréatiques....

De plus, contrairement a un argument avancé par les promoteurs du projet, il a été démontré que ce genre de projet ne crée que très peu d'emplois localement car les entreprises font soit appel à de la main d’œuvre locale de manière temporaire pour quelques mois seulement, sinon elles travaillent avec leur propre main d’œuvre, souvent intérimaires ou travailleurs détachés.

	Contrairement à ses apparences de modernité, ce projet de LGV semble d'un autre siècle. Il ne parait trouver sa justification que pour le prestige d'une poignée d'élus en mal de notoriété. La rénovation de la ligne existante pour permettre aux trains y circulant d'aller plus vite (suppression de passage à niveau, entretien et éventuellement quelques "shunts" pour éviter les courbes trop importantes) ne semble présenter que des avantages. La construction ex-nihilo d'une nouvelle ligne LGV ne fait pas le poids quand on compare sérieusement les maigres avantages obtenus par rapport à tous les inconvénients qu'elle comporte, en premier lieu son coût, financier et sur l'environnement. En conséquence je vous demande d'abandonner ce projet, ou tout au moins de rendre un avis négatif sur ce projet, et de considérer sérieusement le projet alternatif utilisant la ligne existante. De plus en plus de gens partagent cet avis, et vouloir passer outre serait la certitude de voir un nouveau Notre Dame de Landes ou un autre Sivens s'installer dans notre département. Cordialement,
1444	Envoyé le 06122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint Pierre d'Aurillac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Ce projet apparaît comme ruineux, dévastateur pour l'environnement, et absolument pas indispensable. Au lieu de s'offrir ce gadget hors de prix dont la majorité n'aurait pas à se réjouir, il serait peut-être bon d'exiger un peu plus de fiabilité de la part de la SNCF, notamment au niveau des horaires. Exiger des conditions de voyage convenables aussi. (Actuellement, certains trains du vendredi, ayant trop peu de wagons, sont bondés; quand on ne vous demande pas de descendre, pour prendre le suivant!) Quelle crédibilité, alors, pour un nouveau projet quel qu'il soit? De plus, l'autre jour, ma fille ayant été trouver le contrôleur car elle n'avait pas eu le temps de prendre son billet, s'est vu majorer le prix de ce dernier, soit-disant "parce qu'il faut rembourser le coût de l'appareil portatif"!!! Que nous fera-t-on payer, alors, après les dépenses faramineuses que la mise en place de ces LGV occasionnerait? Restons raisonnables...
1445	Envoyé le 06 décembre 2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 06 Commune de résidence : NICE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : Le projet pose deux principaux problèmes : au niveau économique et de l'environnement. Sur le plan économique : Selon le rapport de la Cour des Comptes, le coût des lignes TGV est excessif. En rajouter une ne fait qu'augmenter le déficit. Dans le monde de la rentabilité dans lequel nous vivons, il semble

	que Grand Projet du Sud Ouest soit en complète inadéquation. Au titre de l'environnement : le tracé de ce projet a un impact sur les marais classés Natura 2000 et inventoriés en Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) le risque de détruire cette faune et cette flore est immense et irréversible, le GPSO ne prévoit aucune protection. Sans parler des nuisances sonores des habitants qui seront aux premières loges. Pourquoi ne pas améliorer les lignes déjà existantes?
1446	Envoyé le 06122014 Nom : Gallas Prénom : Alice Département de résidence : Commune de résidence : 24000 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Monsieur le commissaire enquêteur, Le rapport de la Cour des Comptes est suffisamment éloquent pour ne pas continuer à s'engouffrer dans une telle "aventure" coûteuse et ruineuse. Les quelques minutes gagnées (?) sur un temps de trajet sont vraiment peu importantes au regard de toutes les destructions irréversibles engendrées par la construction de ces LGV; d'ailleurs elles sont vite "perdues" par la suite, et quel bruit infernal lors des passages des rames LGV. Gardons et améliorons les TER, tissu de la vie économique provinciale à échelle humaine. "De tous les animaux, l'homme a le plus de pente A se porter dans l'excès. Il faudrait faire le procès Aux petits comme aux grands. Il n'est âme vivante Qui ne prêche en ceci. Rien de trop est un point Dont on parle sans cesse, et qu'on n'observe point." (La Fontaine). Sachons raison garder . A.T-G.
1447	Envoyé le 06122014 Nom : BACQUERIE Prénom : Claire Département de résidence : 33 Commune de résidence : LIBOURNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Je suis totalement opposée à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Le coût en est exorbitant, alors qu'il n'est même pas encore actualisé. L'endettement engendré n'en fait pas une opération rentable, même pas en terme d'emplois, puisque excepté les emplois très temporaires, les postes qualifiées ont pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. En raison des coûts monumentaux de ces chantiers, c'est la maintenance et l'entretien des autres lignes qui sera négligé. Or ces réseau concerner l'écrasante majorité des usagers! Par ailleurs, l'impact sur l'environnement est déjà une catastrophe annoncée : bois, champs, terres agricoles et viticoles, zones humides, nappes d'eau et sources qui alimentent entre autres la CUB. La consommation électrique des trains est un gouffre.

	Enfin, ce projet est INUTILE! Des lignes existent déjà! Il n'est pas justifiable de dégrader l'environnement et endetter le contribuable pour faire gagner quelques minutes à une minorité! Il n'est pas moralement acceptable de choisir toujours la vitesse et les grandes métropoles alors que la relocalisation est la solution démontrée. Ce projet est un scandale, ruineux, inutile et dévastateur. je m'y oppose formellement.
1448	Envoyé le 06122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 91 Commune de résidence : - Lieu concerné par vos observations (commune, département)/ - AVIS : A quoi serviront ces lignes nouvelles ? A développer et "désenclaver" les territoires concernés ? Rien n'est moins sûr si on en croit la cour des comptes : "Enfin, l'atout environnemental du TGV en exploitation, les effets sur les territoires et le développement économique des zones desservies doivent être relativisés. Il s'ensuit que la rentabilité socio-économique des lignes à grande vitesse est systématiquement surestimée." Cela servirait donc essentiellement à faire gagner 30 minutes ou 1 heure de voyage par semaine à une minorité privilégiée ? Est-ce cela l'intérêt général ?
1449	Envoyé le 06122014 Nom : CAMBOULIVES Prénom : Martine Département de résidence : 75 Commune de résidence : Paris Lieu concerné par vos observations (commune, département):Cazalis 33 AVIS : NON à la saignée d'une région encore naturelle NON à la destruction de la faune et de la flore NON au doublement d'une ligne déja sous utilisée NON au délaissement des lignes secondaires NON à l'aberration du Paris-Toulouse via Bordeaux NON aux grands travaux dispendieux NON A LA LGV
1450	Envoyé le 06 12 2014 Nom : Association pour le développement durable du bassin d'Arcachon - A2DBA Prénom : Département de résidence : 33 Commune de résidence : La Teste de Buch Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : Enquête publique relative au projet GPSO : Lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax Nous Association pour le développement durable du bassin d'Arcachon(A2DBA) dont le siège est : 20 avenue Pasteur 33260 La Teste de Buch , portons à la connaissance du commissaire enquêteur les observations suivantes relatives au projet GPSO pour les deux lignes nouvelles Bordeaux –Toulouse et Bordeaux –Dax :

-constatant que les éléments dans le dossier d'enquête pubique sont difficilement exploitables en raison de leur complexité et souvent de leur approximation ,
- après avoir étudier l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale (AE) sur ce projet,

- avons relevé les points suivants :

- si la ligne à grande vitesse Tours – Bordeaux actuellement en construction, nous paraît répondre à la nécessité d'améliorer la liaison Paris Bordeaux en raison de la saturation des voies existantes (plus de 200 circulations par 24 heures) il n'en est pas de même pour les lignes vers Toulouse et vers Bayonne au départ de Bordeaux avec 110 circulations vers Toulouse et La Mothe et 70 sur le pays basque,
- les utilisateurs de la LGV représente 10 % des utilisateurs du train, les autres 90% utilisant les trains régionaux et intercités , plus adaptés à leurs besoins quotidiens de mobilité,
- le report modal du frêt de la route vers le rail, véritable nécessité sur la ligne vers ou depuis l'Espagne , dépend largement d'autres contraintes que la seule réalisation de l'infrastructure LGV pour être effective : investissements dans les infrastructures en Espagne, et tarification comparée plus favorable au fer qu'à la route selon l'avis de l'AE,
- le coût estimé du projet (valeur 2011) pour les 327 kms de lignes nouvelles s'élèvera à environ 27 Millions Euros au kilomètre de voie nouvelle, hors coût du matériel et des installations de maintenance et de remisage , ce qui dans le contexte actuel de recherche d'économie de capitaux publics est pour le moins paradoxal et exige de véritables effets positifs de ce projet,
. les solutions de substitution consistant dans le réaménagement des voies actuelles pour améliorer le passage des TGV, pour un coût 5 fois moindre, sont à même d' apporter un réel gain de temps, peu éloigné de celui que fourniront les nouvelles lignes à grandes vitesses sur les axes envisagés , lorsqu'on considère les gains de temps moyens générés par les nouvelles lignes en tenant compte des arrêts en gares intermédiaires et les temps d'accès aux gares ex urbanisées et non les gains de temps maximum tels que présentés dans les documents édités par RFF qui resteront certainement exceptionnels, (avis AE : l'AE recommande de compléter le tableau des « meilleurs temps » par un tableau des temps moyens, calculé sur la base des hypothèses de trafics et dessertes utilisées pour l'étude acoustique et pour l'évaluation socio-économique des projets SEA et GPSO, en individualisant le gain moyen découlant du seul programme GPSO).
- aucune estimation n'a été faite des avantages et inconvénients de ces solutions de substitution et aucune justification n'a été donnée de leur rejet (voir l'avis de l'AE),
- le projet GPSO nécessitera l'importation de 30 millions de m3 de matériaux, entrainant 2360 rotations de camions/jour et entrainera la destruction de 4830 hectares d'espaces naturels (2/3 sylvicoles et 1/3 agricoles, zones humides, captage,..) pour les seules emprises de voies nouvelles (voir avis AE). Il en résultera un impact important sur la biodiversité , les paysages et la faune et la flore des espaces concernés,
- les mesures compensatoires envisagées sont imprécises et incomplètes en raison de modalités de calcul peu claires (voir avis de l'AE) ainsi que de l'absence de diagnostic précis et d'évaluation fiable sur les divers sites naturels impactés,
- l'impact des chantiers durant les travaux sur les espaces naturels n'apparaissent pas pris en compte dans les mesures compensatoires,
. enfin plus généralement aucun élément comparatif tant sur les

	aspects sociaux, économiques, les effets de développement territoriaux ou les impacts écologiques, n'a été tiré des réalisations similaires de lignes à grande vitesse et déjà opérationnelles permettant d'apprécier les estimations des retombées socio économiques et environnementales du projet GPSO . Notamment concernant le développement économique et l'attractivité accrue des territoires, l'AE souligne que « La justification de cette dimension a priori importante du programme GPSO est néanmoins peu développée, et relève, dans l'état actuel du dossier, davantage de l'affirmation que de la démonstration. Les travaux universitaires sur le lien entre une desserte TGV et l'attractivité du territoire ne sont pas exploités. S'il existe bien des effets positifs dans certains cas analysés par ces travaux en question, il existe également des effets négatifs dans d'autres cas ». Compte tenu de ces différentes remarques soulignant l'insuffisance des éléments d'appréciation des conséquences du projet GPSO dans ses divers aspects sociaux, économiques et environnementaux, qui ne permettent pas de mesurer les avantages de ce projet au regard d'une solution de substitution (réaménagement des voies) dans tous les cas moins coûteuse tout en étant de nature à répondre aux besoins de mobilité locale et régionale des usagers du train, et en raison de l'imprécision des mesures compensatoires aux altérations importantes des zones naturelles affectées par le projet GPSO, nous A2DBA, considérons que ce projet est inadapté aux besoins des populations des régions concernées, qu'il est fortement destructeur des milieux naturels et de leur biodiversité et que des solutions plus efficaces à un moindre coût économique et environnemental existent à partir des voies existantes. Pour ces diverses raisons, nous vous faisons part de notre opposition au projet GPSO, pour lequel nous vous demandons d'émettre un avis négatif. Gérard RUIZ Président A2DBA
1451	Envoyé le 06122014 Nom : BIZEC Prénom : JEROME Département de résidence : 33 Commune de résidence : BORDEAUX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BORDEAUX AVIS : 1h pour aller a Toulouse depuis Bordeaux super idee
1452	Envoyé le 06122014 Nom : DUHART Prénom : PEYUCO Département de résidence : 64 Commune de résidence : SAINT JEAN DE LUZ Lieu concerné par vos observations (commune, département) : INTERCOMMUNALITES ERROBI - SUD PAYS BASQUE - NIVADOUR AVIS : MONSIEUR LE PRESIDENT LE PROJET GPSO BORDEAUX – DAX ET PLUS GENERALEMENT BORDEAUX – ESPAGNE :

	EST HORS LA LOI, C'EST A DIRE EN CONTRAVENTION DIRECTE DES LOIS DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE, EST EN CONTRAVENTION AVEC LES RECOMMANDATIONS DES DECIDEURS, DES EXPERTS ET DES POLITIQUES PUBLIQUES, EST INUTILE PARCE QUE JUSTIFIE NI PAR UN GAIN DE TEMPS DE PARCOURS NI PAR UNE SATURATION DES CAPACITES, DEBOUCHE SUR UN CUL DE SAC PARCE QUE NE SE CONNECTANT PAS AVEC LE RESEAU ESPAGNOL, EST DANGEREUX POUR LA SECURITE PUBLIQUE CAR IL EMPECHE LA MODERNISATION DES VOIES EXISTANTES (ELIMINATION DES PASSAGES A NIVEAU), PRESENTE UN BILAN COUT – AVANTAGES DESASTREUX. NOUS VOUS ADRESSONS UN AVIS DETAILLE PAR COURRIER RECOMMANDE. Paul Baudry Peyuco Duhart Roland Hirigoyen Président Président Président Président CC Errobi Agglo Sud Pays Basque CC Nive - Adour
1453	Envoyé le 06/12/2014 Nom : dupouy Prénom : pierre Département de résidence : 33 Commune de résidence : budos Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33720 AVIS : contre se projet de destruction de notre patrimoine
1454	Envoyé le 06122014 Nom : BIRABEN Prénom : Jacques Département de résidence : 33 Commune de résidence : LA BREDE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : L'ensemble des nouvelles lignes AVIS : Je suis contre le principe de création de nouvelles lignes de TGV pour satisfaire une minorité d'usagers du rail afin de gagner quelques dizaines de minutes sur la durée du trajet. Des études sérieuses ont démontré qu'une modernisation des lignes existantes permettrait déjà une certaine amélioration des performances, mais ce n'est pas l'essentiel : . - L'emprise au sol des nouvelles lignes entraine une diminution importante des terres cultivables ou forestières et des dommages écologiques irréversibles dans des zones particulièrement sensibles. - Le coût économique de ces nouvelles lignes est insupportable et non justifié alors que le réseau actuel de très nombreuses lignes locales et régionales, utilisé par des millions de personnes pour se rendre à leur travail quotidien, souffre cruellement d'un manque d'entretien obligeant la SNCF à réduire la vitesse de ses trains dans certains secteurs pour éviter les accidents. Priorité doit être donnée à la remise à niveau des réseaux existants ! A-t-on chiffré le coût pour la société et les individus de tous ces retards

	accumulés ? - En ce qui concerne les emplois induits par la construction de ces nouvelles lignes, ne peut-on pas les remplacer par des emplois dans la construction de logements, dont on manque beaucoup ? Mais c'est un autre problème !
1455	Envoyé le 06122014 Nom : Benesse Prénom : Jean-Michel Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint-Morillon Lieu concerné par vos observations (commune, département) Gironde et ensemble du projet AVIS : En tant que Maire de Saint-Morillon, je suis tout à fait solidaire des délibérations prononcées par mes collègues Maires et leurs conseils Municipaux ayant moi même proposé à notre conseil une délibération similaire. Il est tout à fait inconcevable, surtout en ces périodes difficiles, d'envisager un financement aussi important pour un gain de temps trop faible vis à vis du coût de ces réalisations. De plus, les lignes en service sur le sud Gironde impactent déjà suffisamment les communes traversées avec un entretien à minima qui pourrait nous rappeler des accidents de type Brétigny. Des aménagements , voire suppression de certains passages à niveaux seraient beaucoup plus utiles car très souvent leur fonctionnement est mis en doute. Je peux rappeler également les différents sites protégés devant être dégradés par ces nouvelles créations, les nappes d'eau affleurantes ,ressource vitale de la région bordelaise également impactées. Conscient que la commune de Saint-Morillon ne semblerait plus menacée par les derniers projets de tracé, j'adresse une vive protestation à l'encontre de ces nouveaux tracés en solidarité de toutes les communes concernées de la Communauté de Communes de Montesquieu en particulier ainsi que les différents départements concernés de l'Aquitaine. Signé, Jean Michel BENESSE Maire de Saint-Morillon.
1456	Envoyé le 06/12/2014 Nom : IROLA Prénom : Sébastien Département de résidence : 33 Commune de résidence : AUBIAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Mesdames, messieurs les membres de la commission d'enquête, Je vous fais part de mon opposition à ce projet de lignes nouvelles entre Bordeaux, Dax et Toulouse. Cette position repose sur plusieurs éléments : - C'est un projet ruineux qui va endetter encore plus RFF et la SNCF. Ceci est d'ailleurs confirmé par un rapport de la cours des comptes d'octobre 2014. Ne vaudrait-il pas mieux aménager et sécuriser les voies existantes? Les études préliminaires avaient par ailleurs montrées que cela était beaucoup moins onéreux. Cela semblerait être de raison dans cette période ou les finances de l'Etat et des collectivités sont bien mal en point. - C'est un projet désastreux pour l'environnement qui va traverser

	notamment l'un des derniers territoires encore sauvage de la gironde, à savoir le bassin versant du Ciron. Les impacts sur la faune, la flore, la qualité des eaux et les écoulements superficiels sont largement sous estimés dans le dossier d'étude d'impact. - Des lignes existent déjà et il parait aberrant de vouloir en créer de nouvelles alors que nous n'arrivons pas à entretenir notre parc existant. Merci de bien vouloir prendre en compte ces éléments lors de votre prise de décision.
1457	Envoyé 06/12/2014 Nom : SPERANDIO Prénom : Stephane Département de résidence : 82 Commune de résidence : DUNES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune AVIS : Date : 06/12/2014 Monsieur le Président de la Commission d'enquête publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse Je soussigné SPERANDIO Stéphane domicilié à « Sancet haut » 82340 DUNES J'ai l'honneur de vous demander comment RFF peut se permettre de faire une évaluation du nombre de voyageurs sans faire la moindre évaluation du prix du billet qui conditionne en partie l'utilisation des trains. Nous savons que sur la précédente LGV-Est les tarifs ont augmenté de 20%. Pour Bordeaux-Toulouse le rapport Claraco en comparant les prix (hors réduction) avec Marseille-Paris a pu constater cette mauvaise nouvelle : "Toulouse-Paris est déjà facturé au tarif LGV sans en avoir les performances." (page 47 de l'étude sur les potentiels de trafic). Sur le Paris-Toulouse en moyenne le prix est de 0,13 euros du kilomètre et sur Marseille-Paris de 0,14 ! Or l'amortissement de la LGV Bordeaux-Tours puis ensuite Bordeaux-Toulouse ne peut que rendre le billet si cher qu'il va inciter à utiliser la voiture ou même l'avion pour d'autres. Cordialement.
1458	Envoyé le 06/12/2014 Nom : SPERANDIO Prénom : Stephane Département de résidence : 82 Commune de résidence : DUNES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune AVIS : Date : 06/12/2014 Monsieur le Président de la Commission d'enquête publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse Je soussigné SPERANDIO Stéphane domicilié à « Sancet haut » 82340 DUNES J'ai l'honneur de vous faire observer que Paris-Toulouse par Limoges c'est 680 km et par Bordeaux 830 km. Généralement le chemin le plus court est le plus économique or la SNCF nous apprend à présent qu'à partir de 2017 pour obliger les voyageurs à passer par Bordeaux il n'y aura que des TERs pour aller de Toulouse à Brive. Il y avait les deux moyens pour aller de Toulouse à Paris, il n'y en aurait qu'un, le plus cher ! La LGV Bordeaux-Toulouse a donc un coût double : un coup propre (et très cher), et un coût induit en disqualifiant la ligne par Limoges

	(POLT). Qui peut expliquer cette aberration sociale et économique ? Cordialement.
1459	Envoyé le 06122014 Nom : BERNADAC Prénom : Jean-rené Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 Gironde AVIS : La nouvelle ligne TGV Toulouse Bordeaux va passer par le sud de l'agglomération bordelaise et ainsi les travaux vont occasionné des dégâts irréversibles pour les crus classés du Sauternais en modifiant de façon définitive le micro climat généré par la "foret galerie". C'est a un sommet de la gastronomie et du savoir faire Français auquel on s'attaque. A l'heure ou la France peine a garder son rang au niveau international les vins de Bordeaux eux caracole en tête de la viticulture mondiale et notamment Château Yquem Climens Guiraud etc ... Je ne suis pas un spécialiste des transports ferroviaires mais je ne pense pas que la ligne TGV Toulouse Bordeaux soit d'une grande utilité. Je remercie tout de même l'état français de me laisser m'exprimer; Jean-René BERNADAC
1460	Envoyé le 06122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint Selve Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Selve AVIS : La construction de ces nouvelles LGV me semble une aberration en regard du coût et à la destruction de territoires agricoles et naturels notamment dans la région viticole des graves. un aménagement des lignes existantes actuelles serait suffisant pour améliorer les liaisons sachant que nous sommes loin de la saturation pour ces lignes. De plus, la non-rentabilité avérée des LGV et le prix élevé des billets sont des éléments qui militent fortement pour l'abandon de ces projets, la majorité des gens se détournant de ce moyen de transport qui ne profite qu'à une minorité. L'expérience récente négative de l'autoroute Langon-Pau illustre la non-adaptation de ce projet à la région. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, dévastateur et ruineux.
1461	Envoyé le 06/12/2014 Nom : DESPAGNE Prénom : François Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint-Emilion Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes - Gironde AVIS : Bonjour,

	Je suis inquiet pour l'équilibre environnemental dans la région de Sauternes suite au tracé de la LGV. Ce vignoble exceptionnel est fragile et modifier cet ensemble me parait contraire au respect de ces vins et de l'équilibre économique de cette région. Merci de penser à la pérennité des exploitations agricoles familiales ! Bien cordialement. François Despagne
1462	Envoyé le 06/12/2014 Nom : DEJEAN Prénom : Marina Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bommes Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Le Sauternais AVIS : Bonjour, je m'oppose formellement au tracé de cette LGV. En effet, étant fille et soeur de vignerons de l'appellation Sauternes et Barsac et travaillant pour l'Orgnanisme de Défense et de Gestion des Appellations d'Origine Contrôlées Sauteres et Barsac je ne peux en aucun cas accepter les dommages qui vont être causés à notre vallée du Ciron sans laquelle nous ne pourront plus faire nos vins mondialement connu. c'est pourquoi je renouvelle mon opposition à ce projet.
1463	Envoyé le 06122014 Nom : RICORDEAU Prénom : Jean-François Département de résidence : 33 Commune de résidence : BOMMES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BOMMES AVIS : Quel sera l'impact pour la population et les usagers du tracé de la future voie à grande vitesse si ce n'est des grands travaux à venir, des mutilations du paysage, avec des conséquences inévitables sur notre environnement naturel, notre patrimoine viticole, notre qualité de vie. Je m'oppose fermement à ce projet. Pensons simplement, réhabilitons les réseaux désaffectés, ils serviraient le plus grand nombre.
1464	Envoyé le 06122014 Nom : - Prénom : Département de résidence : 33 Commune de résidence : Lados Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud Gironde AVIS :

	Nous considérons que les projets de LGV Bordeaux-Dax et Paris-Bordeaux-Toulouse sont inutiles, ruineux et dévastateur notamment pour le Sud-Gironde. Trop de menaces pèsent sur l'environnement (Vallées du Ciron et de Barthos), les dépenses engendrées seraient mieux investies dans l'entretien, la sécurisation et la modernisation des voies existantes. L'argent des budgets prévisionnels restant encore disponible serait mieux investi dans la création ou la rénovation d'écoles, de crèches, de maisons de retraite, d'hôpitaux, etc....
1465	Envoyé le O6122014 Nom : THAURE Prénom : Marianne Département de résidence : 33 Commune de résidence : BEGLES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BEGLES AVIS : Je suis formellement opposée à un tel projet: ruineux, dévastateur, inutile et injuste !
1466	Envoyé le 06/12/2014 Nom : Castets Prénom : Jean-Luc Département de résidence : 33 Commune de résidence : Carcans Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde, Landes AVIS : Bonjour, Je suis opposé à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Pour plusieurs raisons: Ce serait ruineux : - Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). -Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). - Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. - Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. Cette construction serait dévastatrice : - Elle dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. - La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui

	alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. - La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. - Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. - L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. Ces projets sont inutiles : - À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines.(voir les embouteillages permanents de Bordeaux et Toulouse) - Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). - Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. - La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train(comme sur l'axe Bordeaux/Paris) pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. En espérant que ces projets seront abandonnés Veuillez , recevoir mes salutations JL Castets
1467	Envoyé le 6decembre 2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 82 Commune de résidence : BRESSOLS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BRESSOLS 82 AVIS : Je n'ai pas encore saisi les retombees positives d' un tel

	projet. N' AURAIT_IL PAS ETE PLUS JUDICIEUX D' ' AMELIORER LES LIGNES DEJA EXISTANTES,? Il s'ensuient des situations dramatiques...L' enjeu en vaut-il la chandelle?.Franchement je ne le pense pas
1468	Envoyé le 06122014 Nom : GUEVARA Prénom : Marie Pierre Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint Selve Lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Selve castres Gironde beautiran GIRONDE AVIS : Je m'oppose à la construction des LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne pour les raisons suivant est : Cette construction serait dévastatrice et dénaturerait des milliers hectares de bois de champs de terres agricoles et viticoles, ainsi que les zones protégées type natura 2000 et ZNIEF. De plus cette construction provoquerait des nuisances qui affecteraient lourdement la collectivité, par la durée du chantier, la nécessité de créer de nouvelles gravières pour y déposer les matériaux, déblais, remblais. Cela provoquerait des nuisances sonores incessantes par le passage des camions. Bruits incessant pour les riverains et gêne occasionné par le passage des camions. Routes abîmées... Cette construction me paraît inutile. Elle ne ferait gagner que quelque minute à une minorité de voyageurs. Les travaux de la L G V se font au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes. Le coût de ce projet est exorbitant, demeusuré !!! Ce projet de LGV est vraiment inutile, ruineux et dévastateur pour l'environnement... ....et entre nous quel intérêt de construire une LGV Bordeaux Espagne qui s'arrêtera à Dax????
1469	Envoyé le 06122014 Nom : Guyard Prénom : Nicolas Département de résidence : 40 Commune de résidence : Mont de Marsan Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Mont de Marsan, Landes AVIS : Je suis opposé à la LGV, favorable au passage par les voies actuelles mises aux normes. J'ai en effet été convaincu par les arguments et le travail de fond produits par l'ACCRIL et l'association Les amis de la terre.
1470	Envoyé le 06/12/2014 Nom : cazeaux Prénom : jean claude Département de résidence : 33 Commune de résidence : Arcachon Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33,40 AVIS : Je ne suis pas favorable à une création de lignes nouvelles traversant les départements de Gironde et des Landes qui bouleverseront l'environnement traversé. Je préfère voir les

	investissements pour l'aménagement des lignes ferroviaires existantes par un élargissement de l'emprise actuelle permettant suffisamment de progrès de vitesse et moins d'impact dégradant sur le milieu forestier et l'habitat rural. Cordialement
1471	Envoyé le 06122014 Nom : PERROMAT Prénom : Guillaume Département de résidence : 33 Commune de résidence : Preignac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernos Beaulac en Gironde AVIS / Je suis viticulteur en appellation Sauternes sur le village de Preignac. L'élaboration de ce vin unique au monde, nécessite la présence d'un champignon qui se développe grâce aux brouillards de la vallée du Ciron. Les aménagements énormes prévus dans le secteur de Bernos Beaulac pour la LGV, vont très certainement perturber l'éco-système de cette vallée, réchauffer les eaux du Ciron et empêcher la formation du brouillard. Sans brouillard, l'élaboration de nos vins liquoreux est impossible. Les conséquences sociales et économiques seront très graves et importantes. Présent à la réunion publique du 2 décembre, à Langon, je n'ai entendu aucune réponse rassurante à cette préoccupation, faute d'une étude scientifique sérieuse. Conforté dans ma position par l'avis négatif de la cour des comptes sur la politique TGV française, je m'oppose donc à ce projet LGV tel qu'il nous est présenté aujourd'hui. Je vous remercie de tenir compte de mon opposition
1472	Envoyé le 06/12/2014 Nom : monteil Prénom : sylvie Département de résidence : 33 Commune de résidence : le bouscat Lieu concerné par vos observations (commune, département) : lucmau 33 AVIS : Tout simplement NON au projet LGV , à la construction de lignes lgv qui ne profiteront qu'à certains sans se soucier de la protection de la Nature et de ses habitants Oui à la sauvegarde notre patrimoine naturel et culturel à la fois
1473	Envoyé le 06/12/2014 Nom : LABARTHE Prénom : AGNES Département de résidence : 65 Commune de résidence : ARRODETS-EZ-ANGLES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS 33 AVIS : Mesdames, Messieurs, J’ai l’honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. C'est un projet inutile. À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards

	quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse. Les derniers incidents sur les lignes TER, (accidents et retards) sont une image de l'état de délabrement dans lequel se trouvent les lignes existantes et montrent la nécessite de prioriser la maintenance et la rénovation de ces lignes. Cet aménagement des voies existantes permettrait en outre d'améliorer les performances du transport ferroviaire à un coût bien moindre (étude indépendante Claraco) et participerait ainsi à une meilleure réponse aux besoins des usagers. D'un point de vue écologique elle serait dévastatrice. C'est sur l'ensemble des 2 lignes Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse prés de 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles complètement dénaturées auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. D'un point de vue financier, il semble que les estimations risquent fort d'être largement dépassées, alors qu'elles atteignent déjà des sommets. D'autres lignes existantes n'ont pas encore démontré leur rentabilité au contraire... Au vu de tout cela je vous demande de renoncer à ce projet avant que les résultats ne vous soient un jour reprochés. Il nous faut des projets, certes mais à notre mesure et l'argent, il n'y en a pas à jeter par les fenêtres. En vous remerciant de votre attention, je vous assure de mes meilleurs sentiments, Agnès Labarthe
1474	Envoyé le 06122014 Nom : Ranquet Prénom : Marthe Département de résidence : 82 Commune de résidence : Moissac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Moissac, 82 AVIS : Pourquoi le choix de desservir Paris avec une LGV au prix de 9 milliard au détriment des petites lignes existantes? (Moissac, Castelsarrasin, Valence-d'Agen, etc.) La conjoncture actuelle ne permet pas d'entretenir toutes ces lignes, si on préfère dépenser autant d'argent pour des LGV inutiles à la population locale!
1474	Envoyé le 06/12-2014 Nom : Vintejoux Prénom : Philippe Département de résidence : 40 Commune de résidence : Mont de Marsan Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Mont de Marsan 40 AVIS : L'aménagement des lignes existantes est une bien meilleure

	hypothèse de travail, eu égard à un projet dont le seul but doit être une recherche de bien -être public. Au lieu de cette approche on voudrait donner loi à un projet d'un coût colossal , au profit d'un "gros" promoteur, alors que les études montrent quelle destruction injustifiée il entraîne sans besoin réel. Travaillons sur l'existant dans un souci rationnel au service des populations.
1476	Envoyé le 06122014 Nom : Braut Prénom : Alain Département de résidence : 82 Commune de résidence : Grisolles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tout lieu traversé par la LGV Bordeaux-Toulouse AVIS : Le seul gain potentiel admis aujourd'hui : le temps. Avec 20mn de moins que le TGV rénové, est-ce vraiment un gain ? Autrement dit : les quelques personnes qui prendront le train grâce à ces 20mn au lieu de l'avion compensent-elles celles qui perdront leur activité professionnelle (agriculteurs notamment) suite aux expulsions dues au nouveau tracé ? Aucune étude ne le confirme. Selon toute probabilité, assurément non. On ne peut plus parler d'un gain de temps pour quelques travailleurs qui prennent l'avion si d'autres travailleurs voient leur activité arrêtée : l'équivalent de perte de temps se traduit ici par une bien plus importante perte d'activité. Donc cet avantage est nul et l'argument de temps avancé tombe de lui-même. C'était le seul. Conclusion : préconiser la rénovation du TGV (qui prend en compte des bouts de tronçons non prévus par la LGV) et économiser de fait 6 milliards, argent du contribuable qui doit être dépensé avec le plus éga rd, au vu de la situation financière délicate d'aujourd'hui, par des investissements judicieux là où le contribuable souffre tous les jours de manques vitaux essentiels (social, environnement).
1477	Envoyé le 06/12/2014 Nom : BERNARD Prénom : Jacques Département de résidence : 47 Commune de résidence : ROQUEFORT Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Département 47, canton de Laplume, commune de Roquefort. AVIS : Sur l'intérêt général, coût, destruction de terres agricoles : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Suivant les études réalisées à partir des rapports LOTI qui permettent d'analyser les prévisions faites avant la construction des LGV et les réalités observées après leur mise en service les trafics prévus sont surestimés : + 26 % Concernant la liaison Paris, Toulouse, la ligne historique via Orléans, Limoges, Brive est la plus courte et ne demande qu'à être aménagée. C'est un projet ruineux. Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est

	chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées (rapport LOTI +19%). En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). Le projet s'il voyait le jour, ferait supporter à terme, sur le contribuable local, des charges insupportables dans un département classé parmi les dix derniers de France en terme de revenu par habitant. Contribuable local qui ne supporterait que les nuisances : financières, environnementales, sans espoir de retombées économiques qui profiteraient uniquement aux métropoles régionales. D'un point de vue écologique elle serait dévastatrice. C'est sur l'ensemble des 2 lignes Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse prés de 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles complètement dénaturées auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France
1478	Envoyé le 06122014 Nom : despuyoos Prénom : bernard Département de résidence : 33 Commune de résidence : léognan Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : quels sont les intérêts de cette ligne?Enrichir encore ce monde de spéculation,de profit,bien sûr pour le privé.Je n'ai pas envie de payer pour certaines personnes sans scrupule.Nos enfants n'aurons pas de travail et devrons payer pour la non rentabilité de cette voie(sans issue).Veuillez abandonner ce train sans avenir. Merci
1479	Envoyé le 06122014 Nom : Rambaud Prénom : Anthony Département de résidence : 47 Commune de résidence : Caudecoste Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Caudecoste AVIS : Non à la LGV Bordeaux / Toulouse ! Une ligne TGV existe déjà ! Le village de Caudecoste dans l emprise de l autoroute A62 et le projet de la future LGV. Nuisances visuelles et sonores non souhaités ! Non à la LGV Bordeaux / Toulouse !
1480	Envoyé 06/12/2014 Nom : locatelli Prénom : sandrine Département de résidence : 47 Commune de résidence : penne d'agenais Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47 AVIS : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au

projet GPSO Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax car ce projet est :

Ruineux et pas rentable:
Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 9.486 Milliards €, valeur 2011 non actualisée en sachant que les estimations d'avant travaux sont toujours largement dépassées.

Le financement de ces projets n'est pas encore annoncé mais les intentions du gouvernement et la loi Savary de Juin 2014 laissent présager que la plus grande partie de ces financements seront assurés par les collectivités territoriales.

Il se confirme que la contribution pour notre département serait de 2 à 3 fois plus importante que prévu. Ceci grèvera fortement la situation financière de l'Etat et surtout de notre département ne lui permettra plus d'honorer sa quôte-part sauf à la faire porter sur tous les administrés par des augmentations des impôts locaux, à réduire l'aide sociale, supprimer les dotations aux communes et annuler tous investissements pendant des années. Il y a mieux à faire avec cet argent pour le bien de tous.

Sur la base des communications de la Cour des Comptes, ces projets ne sont pas rentables ni pour l'Etat et ni pour les collectivités territoriales ni pour les gestionnaires, ni pour les usagers potentiels. L'endettement à long terme augmentera encore celui déjà conséquent, induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes.

Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires (les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP et très souvent des étrangers).

Ces travaux se feront au détriment de la maintenance et l'amélioration des voies existantes qui sont dans un état pitoyable et nuisent à la qualité de service et à la sécurité des gens qui l'utilisent pour se rendre à leur travail.

La Cour des Comptes, dans son rapport du 23 octobre 2014, fustige RFF et les politiques supportant les projets de LGV et souligne les erreurs systématiques d'évaluations des Coûts et des rentabilités pour les faire accepter.

Dévastateur et nuisible pour l'environnement :
cette réalisation dénaturera 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles. Notre département est d'ailleurs le plus impacté par cet impact : 2400 hectares de terres agricoles les plus riches.

Notre département sera de plus en plus vulnérable car on lui soustraira encore de sa richesse et de son attrait tant du point de vue agricole que touristique.

Le tracé n'épargnera ni les zones humides ni les espaces protégés, ni les nappes d'eau ni les sources en eau potable. De plus, la demande de 30 Millions de m3 de matériaux à importer impliquerait de nouvelles gravières. De plus, la nécessité de déplacer 54 Millions de m3 (remblais, déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 Millions de rotations de camions (plus de 2360 rotations de camions par jour) pendant la durée des travaux. La pollution engendrée nécessitera des dizaines d'années pour se résorber.

	Est très consommateur d'énergie et demande la construction de centrales électriques supplémentaires à énergie non renouvelable et des kilomètres de lignes à haute tension dangereuses et défigurant nos paysages. Le tracé imposé générera des déplacements plus longs, donc plus coûteux de contournement et générateurs de temps e t de consommation de carburant. Inutile car il existe une alternative: Contrairement aux dispositions de la Loi Grenelle article 1, RFF n'a pas étudié sérieusement une alternative visant à utiliser d'abord les lignes existantes Nous en avons les preuves. A ce seul titre, le projet de GPSO doit être rejeté. Les lignes existantes sont loin d'être saturées et moyennant des signalisations modernes permettant de multiplier la capacité des lignes par 2 à 3 fois plus. Cette alternative prévoit d'utiliser les lignes traditionnelles mais en les rénovant, améliorant la sécurité (suppression de passages à niveau) redressant certaines courbes Cette alternative offrirait des performances similaires surtout pour 80 % des trains avec des machines modernes, vitesse maximale 250 km/h, mais plus efficaces sur des courtes distances. Ces trains, sur des lignes conventionnelles, sont déjà opérationnels dans nos pays voisins. Ceci garantirait les arrêts à Agen et Montauban et permettrait une connexion immédiate, rapide et sûre avec les TER et le réseau des trains d'équilibre du territoire. Cela justifierait la rénovation des gares centrales d'Agen, Montauban et Dax, et éviterait la construction des gares excentrées et des infrastructures lourdes qui devraient les accompagner et le passage dans des zones urbanisées.. Ceci éviterait la construction des déviations de Saint Médard d'Eyrans et de Saint Jory uniquement justifiées pour des TGV supplémentaires inexistants. Enfin, cela permettra de sécuriser les transports du quotidien et d'assurer des performances avec un service client optimal. Pour ces raisons, je tiens à vous faire connaître ma totale opposition au projet
1481	Envoyé le 06122014 Nom : siguret Prénom : patricia Département de résidence : 33 Commune de résidence : st selve Lieu concerné par vos observations (commune, département) : st selve AVIS : Je m'interroge sur le bien fondé de cette nouvelle ligne à grande vitesse. Etant donné le coût prévu (bien souvent en deça du prix final), et des finances de notre pays, il est évident que les contribuables, et en particulier ceux de la région dont devoir participer fortement à cette ligne. Je n'ai pas envie de payer plus d'impôts, surtout pour un projet dont je ne vois pas l"intérêt. Pensons également au fait que les compagnies aériennes low cost vont réagir fortement; ce projet, vu l'investissement qu'il requiert, a t il une chance d'être rentable?.... En conclusion, je suis contre ce projet onéreux.
1482	Envoyé le 06/12/2014 Nom : labesque-fauré

	Prénom : jean-marie Département de résidence : 33 Commune de résidence : la brède Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : je confirme mon opposition a la LGV pour plusieurs raisons: -coût estimé exorbitant et qui sera largement dépassé si ce projet se réalise,alors que -beaucoup de français sont dans des situations financières plus que délicates. -répercutions catastrophiques sur la faune, la flore ,la sylviculture ,l'agriculture et la viticulture. -un paysage défiguré par les trous fait pour l'extraction des agrégats. -de gros risques sur la pollution de nos nappes phréatiques. peut on accepter tout cela pour servir uniquement contenter une certaine élite avide du toujours plus vite et toujours plus. je pense qu'il est temps de dire non a tous cela.
1483	Envoyé le 06122014 Nom : Ardouin Prénom : Aimée Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint-Symphorien Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Préchac, 33 AVIS : Je, soussignée, Aimée Ardouin, habitant la commune de Saint-Symphorien, où je suis conseillère municipale, suis formellement opposée à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Tout d'abord, parce que j'estime qu'elles sont démesurément ruineuses (la totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards €), alors que la maintenance et de l'amélioration des voies existantes coûteraient 4 fois moins cher. Ensuite, parce qu'elles seraient un désastre écologique intolérable et inacceptable : une saillie dénaturant 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, au mépris des espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000), des nappes d'eau et les sources en eau potable. Il s'agit de notre patrimoine naturel. Elles seraient aussi un désastre social en isolant et dévitalisant notre territoire. Enfin, et en plus, parce qu'elles sont inutiles (les TGV vont déjà TRES vite) et iraient à l'encontre de l'intérêt des usagers du train en augmentant démesurément les tarifs ferroviaires (car comment rembourser autrement de telles sommes investies, si ce n'est par la contribution outrancières des usagers, et sans aucun doute par celle des contribuables, nos enfants, citoyens de demain ?!). C'est un projet indécent, alors qu'il y a tant à faire autrement et sur d'autres champs bien plus profitables à notre société, dont je veux continuer à rester fière. Merci. Cordialement.
1484	Envoyé le 06122014 Nom : DUCLOZ Prénom : Brigitte Département de résidence : 82 Commune de résidence : Caussade Lieu concerné par vos observations (commune, département) : point de vue global AVIS : J'observe que la LGV Bordeaux-Toulouse a un double coût : un

	coup propre (et très cher), et un coût induit en disqualifiant la ligne par Limoges (POLT). Q'est-ce qui peut expliquer cette aberration sociale et économique sinon les intérêts financiers particuliers du capitalisme financier contrevenant à la notion d'intérêt général fondatrice de la République ? Citoyennement vôtre.
1485	Envoyé le 06122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 11 Commune de résidence : Saint-martin-lalande Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble de la ligne Bordeaux Toulouse AVIS : Je suis opposé à ce projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse pour les raisons suivantes : 1/ Tracé totalement illogique avec un passage par Agen et surtout Montauban. Si on doit raccourcir le temps de trajet entre Bordeaux et Toulouse (interet restant à démontrer) autant faire une ligne directe sans arret, bien plus au sud Montauban/Toulouse est tres bien desservie en 30 mn ! 2/ Le cout de la LGV est très élevé sans aucune mesure avec le gain de temps estimé. 3/ La mise aux normes de la ligne existante est réalisable, 4 fois moins chère et la différence de gain de temps est de quelques minutes seulement ! 3/ Comme le préconise différents rapports officiels (Mariton, Cour des Comptes, etc.) il est impératif de moderniser et améliorer les infrastructures existantes. 4/ Ce projet est destructeur pour l'environnement et pour le tissu agricole en place. Le tracé retenu oblige à passer des des zones peri-urbaines (ex proximité de Montauban). En conclusion, je m'oppose à ce projet et demande son remplacement par une mise aux normes de la ligne existante.
1486	Envoyé le 06/12/2014 Nom : BENQUET Prénom : FREDERIC Département de résidence : 93 Commune de résidence : SAINT-OUEN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : CUDOS, GIRONDE AVIS : Bonjour, Je m'oppose au projet de lignes à grandes vitesse ferroviaires qui impacte l'Aquitaine. Les finances publiques ont un déficit toujours plus important année après année, nous ne pouvons pas continuer de payer des impôts toujours plus élevés, nous et les générations suivantes, pour des projets à la rentabilité douteuse et toujours sous évalués. Le dernier projet concrétisé de l'autoroute A65 a fait apparaître un

	coût final plus élevé que projeté, et la fréquentation au quotidien est bien en deçà des prévisions. La Cour des Comptes a remis en cause l'intérêt de ces projets de LGV au vu des rapports coût/bénéfice mal évalués. La SCNF se lance uniquement dans des projets de LGV en délaissant totalement son réseau régional qui, au-delà des retards toujours plus nombreux, est utilisé par ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas habiter en ville mais y travaillent. Avec ce réseau régional délaissé, c'est une offre de transport à prix réduit qui disparaît pour ces populations, mais aussi des gares non utilisées. Ces travailleurs devront déménager ou se déplacer en voiture vers une gare plus lointaine (à condition d'avoir une voiture). Comment ne pas imaginer à terme qu'il n'y ait pas une diminution du niveau de sécurité, chose inévitable pour un équipement de moins en moins bien entretenu? Tous ces coûts sont au final supportés par les usagers, avec des prix de billets toujours plus élevés. Je ne pourrai peut-être plus utiliser le train aussi souvent qu'à présent et serait obligé de chercher des solutions alternatives plus économiques mais aussi plus polluantes en terme de rejet de CO2 et particules fines. A moins que je ne fasse le trajet Paris-Bordeaux à pieds. L'impact sur l'environnement est réel dans la mesure où, au lieu d'utiliser le réseau existant, on va créer de nouvelles saignées dans les milieux naturels (forêts, rivières,...). Les projets de protection de l'environnement tels que Natura 2000, nous ont amenés à mener nos efforts pour protéger notre environnement afin qu'il ne devienne pas pollué et bétonné comme nos villes. Pourquoi faire volte-face? Au dépend des règlements existants? Souhaitez-vous bétonner et polluer l'ensemble de notre territoire? Frédéric BENQUET
1487	Envoyé le 06122014 Nom: MONTILLA Prénom : FABIEN Département de résidence : 82 Commune de résidence : MONTBETON Lieu concerné par vos observations (commune, département) : MONTBETON TARN ET GARONNE AVIS : Bonjour, je réside au 595 chemin de la croix de l'agneau sur la commune de MONTBETON. (Pour me situer sur la tracé : entre le km 204 et le km 205 au lieu dit DONZIEU) Mon terrain est délimité sur un côté par un ruisseau qui permet l'écoulement des eaux de pluie de plusieurs fossés mères. Je vous demande d'être particulièrement vigilant à ce que la LVG n'entraîne pas de modification hydrogéologique contribuant à augmenter la quantité d'eau pluviale écoulé par ce ruisseau. En effet son dimensionnement ne le permettrait pas et il en résulterait des inondations certaines. Par ailleurs le chemin de la croix de l'agneau c'est densifié au

	cours de ces dernières années. J'attire donc votre attention sur les mesures qui devront être mise en œuvre tant pour réduire les nuisances sonores engendrées par la circulation des trains que celle pour l'intégrer au mieux dans le paysage. Merci de la prise en compte de ces remarques. Cordialement. Fabien MONTILLA.
1488	Envoyé le 06122014 Nom : Dupin Prénom : Gerard Département de résidence : 75 Commune de résidence : Paris Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Bonjour J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Suivant les études réalisées à partir des rapports LOTI qui permettent d'analyser les prévisions faites avant la construction des LGV et les réalités observées après leur mise en service les trafics prévus sont surestimés : + 26 % C'est un projet ruineux. Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées (rapport LOTI +19%). En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). D'un point de vue écologique elle serait dévastatrice. C'est sur l'ensemble des 2 lignes Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse prés de 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles complètement dénaturées auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. Bref, il s'agit d'un projet d'un autre temps qui n'a pas sa place dans le monde d'aujourd'hui. C'est aussi un projet inutile. À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines? Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse. Les derniers incidents sur les lignes TER, (accidents et retards) sont une image de l'état de délabrement dans lequel se trouvent les lignes existantes et montrent la nécessite de prioriser la maintenance et la rénovation de ces lignes. Cet aménagement des voies existantes permettrait en outre d'améliorer les performances du transport

	ferroviaire à un coût bien moindre (étude indépendante Claraco) et participerait ainsi à une meilleure réponse aux besoins des usagers. Enfin ces rénovations des lignes existantes passent par le maintient de l'axe POLT permettant le maintien de cet axe essentiel et remettant en cause la refonte des dessertes et les menaces qui pèsent sur les liaisons directes entre Cahors et Paris. Bien à vous
1489	Envoyé le 06122014 Nom : Jorda-Dedieu Prénom : Carole Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40, 64 AVIS : Je soutiens le projet de prolongement de la LGV au sud de Bordeaux vers Toulouse et vers Dax pour plusieurs raisons : . on ne peut pas décréter comme prioritaires la croissance et l'emploi et ne pas se doter des moyens nécessaires à l'attractivité d'un territoire, aux relations facilitées entre le Nord et le sud de l'Europe qui passe nécessairement par l'Aquitaine ; . on ne peut pas se lancer dans le chantier de grandes régions et ne pas donner à la future plus grande région de France les moyens de sa future compétitivité ; . on ne peut pas dans des périodes aussi tendues de notre histoire écouter les détracteurs de ce projet de développement économique et humain, détracteurs aux intérêts souvent si particuliers sous couvert de discours environnementaux.
1490	Envoyé le 06/12/2014 Nom : Bonillo / Costa Prénom : Yolande / Sebastien Département de résidence 47 Commune de résidence : Feugarolles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47230 AVIS Projet inutile et trop coûteux
1491	Envoyé le 06/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : Port sainte marie Lieu concerné par vos observations (commune, département) : tous le tracé du projet AVIS Sur l'intérêt général, coût, destruction de terres agricoles : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Suivant les études réalisées à partir des rapports LOTI qui permettent d'analyser les prévisions faites avant la construction des LGV et les réalités observées après leur mise en service les trafics prévus sont surestimés : + 26 % C'est un projet ruineux. Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant

travaux sont chaque fois largement dépassées (rapport LOTI +19%). En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres).
D'un point de vue écologique elle serait dévastatrice. C'est sur l'ensemble des 2 lignes Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse prés de 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles complètement dénaturées auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

Inutilité du projet. Ne répond pas au besoin des citoyens :
J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO.
C'est un projet inutile. À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines.
Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse. Les derniers incidents sur les lignes TER, (accidents et retards) sont une image de l'état de délabrement dans lequel se trouvent les lignes existantes et montrent la nécessite de prioriser la maintenance et la rénovation de ces lignes. Cet aménagement des voies existantes permettrait en outre d'améliorer les performances du transport ferroviaire à un coût bien moindre (étude indépendante Claraco) et participerait ainsi à une meilleure réponse aux besoins des usagers.
Enfin ces rénovations des lignes existantes passent par le maintient de l'axe POLT permettant le maintien de cet axe essentiel et remettant en cause la refonte des dessertes et les menaces qui pèsent sur les liaisons directes entre Cahors et Paris.

Gouffre financier :
J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO.
Les rentabilités s'effondrent. Pour le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) la rentabilité socio-économique est en nette décroissance au fil des projets. Le taux minimum de rentabilité socio-économique (TRIE) était fixé à 8 % en 2002 puis à 4 % en 2005. La cour des comptes constatant les dérives de la LGV EST (derniére mise en service) estime que si « les bilans économiques des LGV actuellement en projet ou en cours de construction devaient être corrigés de la même façon ils seraint fortement négatifs » Guillaume Pépy président de la SNCF « 30 % des LGV ne sont pas rentables, la France ne peut plus se permettre de multiplier ces projets onéreux.
Je suis persuadé que la vitesse est un faux progrès du siècle dernier et que l'avenir est dans la relocalisation, les transports de proximité et l'économie d'énergie. Voila la seule garantie de répondre à l'intérêt général dans un environnement favorable qui bénéficie de moyens de déplacements performants, confortables, sûrs et accessibles à tous.

Tromperie sur les prévisions du débat public de 2015 :
'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO.
Aussi je vous demande si les arguments du débat public de 2005 n'étaient pas trompeurs, quand ils affirmaient pour emporter la décision, cette prévision : "quarante TGV Paris-Toulouse dont la moitié seraient directs" alors qu'à présent on est très loin du

	compte ? Mais aussi : "Il est prévu notamment que le trafic TER passera de 32 à 150 trains régionaux d'ici à 5 ans entre Toulouse et Montauban" (Cahier d'acteur Ville de Montauban) alors que dix ans après, on n'arrive pas à 50 ? Le prix des billets : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. Aussi je vous demande comment RFF peut se permettre de faire une évaluation du nombre de voyageurs sans faire la moindre évaluation du prix du billet qui conditionne en partie l'utilisation des trains. Nous savons que sur la précédente LGV-Est les tarifs ont augmenté de 20%. Pour Bordeaux-Toulouse le rapport Claraco en comparant les prix (hors réduction) avec Marseille-Paris a pu constater cette mauvaise nouvelle : "Toulouse-Paris est déjà facturé au tarif LGV sans en avoir les performances." (page 47 de l'étude sur les potentiels de trafic). Sur le Paris-Toulouse en moyenne le prix est de 0,13 euros du kilomètre et sur Marseille-Paris de 0,14 ! Or l'amortissement de la LGV Bordeaux-Tours puis ensuite Bordeaux-Toulouse ne peut que rendre le billet si cher qu'il va inciter à utiliser la voiture ou même l'avion pour d'autres. Le temps de trajet : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. Aussi je vous fait observer qu'en plaquant le modèle actuel de la LGV Paris-Marseille sur Paris-Toulouse l'étude Claraco démontre que le temps moyen de parcours sera de 3 h 42. Le 3 h 10 avancé par RFF concerne seulement un ou deux trains les plus rapides. Or ce temps réel face au temps factice a des répercussions considérables sur le report modal, en particulier des usagers de l'avion. En conséquence est-il possible de demander à ce que le report modal soit aussi calculé par rapport au temps moyen réel : 3 h 42 ? La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. Aussi je vous fait observer que Paris-Toulouse par Limoges c'est 680 km et par Bordeaux 830 km. Généralement le chemin le plus court est le plus économique or la SNCF nous apprend à présent qu'à partir de 2017 pour obliger les voyageurs à passer par Bordeaux il n'y aura que des TERs pour aller de Toulouse à Brive. Il y avait les deux moyens pour aller de Toulouse à Paris, il n'y en aurait qu'un, le plus cher ! La LGV Bordeaux-Toulouse a donc un coût double : un coup propre (et très cher), et un coût induit en disqualifiant la ligne par Limoges (POLT). Qui peut expliquer cette aberration sociale et économique ?
1492	Envoyé le 06122014 Nom : - Prénom : Département de résidence : 47 Commune de résidence : ROQUEFORT Lieu concerné par vos observations (commune, département) : département AVIS : messieurs ,mes dames . le projet de la LGV tel qu il est fait actuellement ne me convient pas du toutt pour plusieurs raisons :

	_1): la construction va porter atteinte à l intégrité du paysage existant et de l environnement avec atteinte à la flore et la faune ?.Alors qu il existe une ligne qui pourrait etre emménagée sans trop dégrader l écologie actuelle déjà fragilisée 2° cette construction va induire l expropiation de nombreux foyers et accroitre les nuisances sonores et polluantes de ceux qui devront les supporter près de chez eux 3)dans une période de crise économique avérée il est inconcevable que tant d argent soit dépensé pour la nouvelle ligne alors qu il exuiste des solutions beaucoup moins chère 4°) je suis très inquiète du cout collectif de ce choix qui va porter sur le budget des familles qui ne pourront pas voyager via la LG V encore les moins nantis qui vont devoir débourser pour que les nantis aient des privilèges !
1493	Envoyé le 06122014 Nom : Vintejoux Prénom : Françoise Département de résidence : 40 Commune de résidence : Mont de Marsan Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune, département des Landes AVIS Habitant Mont de Marsan, Je trouve important de désenclaver cette ville, préfecture des Landes. La nouvelle ligne le permettra, qu'elle soit à grande ou très grande vitesse. L'aller retour Mont de Marsan Bordeaux en train coûte 40 euros; à ce tarif, il vaut mieux prendre sa voiture, ce qui n'est pas très écologique. Aller dans le sud-est est également difficile et fait préférer la voiture au transport en commun. Le nouveau tracé, désenclavant Mont de Marsan en le raccordant à Bordeaux et Dax, me semble donc important pour privilégier le transport en commun ou développer économiquement Mont de Marsan.
1494	Envoyé le 06/12/2014 Nom : Déodat Prénom : Etienne Département de résidence : 82 Commune de résidence : Moissac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Moissac AVIS : Inutilité du projet. Ne répond pas au besoin des citoyens : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. C'est un projet inutile. À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse. Les derniers incidents sur les lignes TER, (accidents et retards) sont une image de l'état de délabrement dans lequel se trouvent les lignes existantes et montrent la nécessite de prioriser la maintenance et la rénovation de ces lignes. Cet aménagement des voies existantes

	permettrait en outre d'améliorer les performances du transport ferroviaire à un coût bien moindre (étude indépendante Claraco) et participerait ainsi à une meilleure réponse aux besoins des usagers. Enfin ces rénovations des lignes existantes passent par le maintient de l'axe POLT permettant le maintien de cet axe essentiel et remettant en cause la refonte des dessertes et les menaces qui pèsent sur les liaisons directes entre Cahors et Paris.
1495	Envoyé le 06122014 Nom : Serrano Prénom : Christian Département de résidence : 82 Commune de résidence : Cordes-Tolosannes Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Le tracé Toulouse-Bordeaux AVIS : Monsieur le commissaire enquêteur . J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet actuel de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. Aussi, je vous fait observer qu'en plaquant le modèle actuel de la LGV Paris-Marseille sur Paris-Toulouse l'étude Claraco démontre que le temps moyen de parcours sera de 3 h 42. Le 3 h 10 avancé par RFF concerne seulement un ou deux trains les plus rapides. Or ce temps réel face au temps factice a des répercussions considérables sur le report modal, en particulier des usagers de l'avion. Lors des débats publics, en particulier ceux de Langon et Bressols, RFF n'a su envisager d'autres légitimités que le gain de temps et n'a voulu développer les conséquences en terme d'aménagement du territoire (par exemple sur l'axe Orléans Limoge Toulouse) ou les espaces intermédiaires (par exemple Agen-Montauban) L'intérêt d'une faible fraction des voyageurs ne peut être qualifié d'Utilité Public au regard de populations régionales.
1496	Envoyé le 06/12/2014 Nom : Déodat Prénom : Marie-Françoise Département de résidence : 82 Commune de résidence : Moissac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Moissac AVIS : Inutilité du projet. Ne répond pas au besoin des citoyens : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. C'est un projet inutile. À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse. Les derniers incidents sur les lignes TER, (accidents et retards) sont une image de l'état de délabrement dans lequel se trouvent les lignes

	existantes et montrent la nécessite de prioriser la maintenance et la rénovation de ces lignes. Cet aménagement des voies existantes permettrait en outre d'améliorer les performances du transport ferroviaire à un coût bien moindre (étude indépendante Claraco) et participerait ainsi à une meilleure réponse aux besoins des usagers. Enfin ces rénovations des lignes existantes passent par le maintient de l'axe POLT permettant le maintien de cet axe essentiel et remettant en cause la refonte des dessertes et les menaces qui pèsent sur les liaisons directes entre Cahors et Paris.
1497	Envoyé le 6 /12/2014 Nom : BRUNEL Prénom : Marc Département de résidence : 64 Commune de résidence : Anglet Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ligne Bordeaux - Dax AVIS : Pourquoi faire une ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax, alors que sur la ligne actuelle, la S.N.C.F. procédait les 28 et 29 mars 1955 à des essais de vitesse avec les locomotives électriques BB et CC atteignant la vitesse de 331 km/h ? Si, dés 1955, la ligne Bordeaux-Dax supportait de telles vitesses, il ne doit pas coûter très cher de la moderniser, du moins à des prix moindres que la création d'une nouvelle ligne. L'argent ainsi économisé permettrait de moderniser le tronçon Dax -Puyo-Pau qui n'exige pas une ligne TGV, vu les distances réduites, ne permettant que des gains de temps très réduits .
1498	Envoyé le 06/12/2014 Nom : Bajolle Prénom : Max Département de résidence : 33 Commune de résidence : Beguey Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lherm et Musset AVIS : Farouchement opposé à ce projet qui va partager inéluctablement des territoires de Gironde en 2 sans aucune jonction possible : un ghetto ou un camp de concentration... Qui va continuer de saccager de la forêt et des territoires agricoles et viticoles dans des appellations pourtant prestigieuses : Graves, Pessac Léognan, Sauternes... Projet suicidaire, le dernier saccage de régions déjà défigurées, le Chant du Cygne et encore puisque il ne s’agit pas d’une réalisation que l’on puisse qualifier de remarquable...

Vu le caractère pharaonique, on imagine facilement les arguments du lobbing RFF,

- Sur le plan économique, il serait ruineux :
Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres).

Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes).

Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.

Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher.

Sur le plan écologique, son impact serait dévastateur :

Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable.

La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.

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

- Sur le plan humain

L'environnement social et humain serait déjà mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple.
Les habitants, des gens modestes en général dans cette région économiquement peu développée, se retrouveraient ruinés par la moins-value causée à leurs maisons et de leurs propriétés, démantelés par le passage de la ligne. Déjà on observe une totale stagnation du marché de l'immobilier depuis que ce projet est à l'étude.
L'ensemble des ressources locales, au plan de l'agriculture, de la sylviculture, de l'artisanat,du tourisme, se trouveraient gravement compromis. Ce sur le passage du fuseau mais également dans les secteurs limitrophes en raison des perturbations climatiques induites par cette construction : les viticulteurs du Sauternais, des vins de BARSAC et CERONS, entre autres, l'ont largement démontré.

À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques

	minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesure juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité : ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Inutile, ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est ruineux et dévastateur : je m'associe pleinement à ceux qui le refusent. Max Bajolle
1499	Envoyé le 06122014 Nom : antony Prénom : michèle Département de résidence : 31 Commune de résidence : saint rustice Lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint rustice 31620 AVIS : Le coût exorbitant de ce projet, qui ne concerne que 8% des clients de la SNCF, va retomber sur nos enfants et petits enfants qui ont déjà tant de mal à vivre. Vous voulez appauvrir notre région pour la gloriole de quelques élus. Je pense aussi au gigantisme de ces travaux qui vont irrémédiablement détruire la plaine de La Garonne avec sa faune et flore et soumettre les riverains à plusieurs années de stress causé par le bruit des engins, la poussière, les difficultés de circulation entraînant de grandes zones de danger. Il me semble qu'il serait plus judicieux d'aménager les voies existantes pour un résultat presque identique et un coût bien plus économique. Sincères salutations

1500

Envoyé le 06 12 2014
Nom : Hourcade
Prénom : Jean
Département de résidence : 64
Commune de résidence : Pau
Lieu concerné par vos observations (commune, département) :
Mont de Marsan (40), Pau (64), Tarbes, Lourdes (65)
AVIS
Le projet dénommé GPSO, qui intéresse Aquitaine et Midi-Pyrénées laisse de coté :
- Pau, 2ème ville d'Aquitaine, de par sa population et son activité économique
- Tarbes, 2ème ville de Midi-Pyrénées pour les mêmes raisons que Pau
- Lourdes, le premier centre de tourisme religieux du pays avec 6 Millions de pèlerins par an dont la moitié vient en individuel et 2ème ville de France en capacité de réceptif après Paris et devant Nice et autres lieux touristiques.

Ces 3 villes sont très proches les unes des autres dans un triangle isocèle de 40 km de coté et de 10 km de base et deux gares GV pourraient suffire pour desservir leurs populations.
La seule agglomération de Pau, avec 230000 habitants entre largement dans le cadre des dessertes par TGV définies par le dernier rapport de la Cour des Comptes (catégorie 7, villes de plus de 170000 habitants).
La distance ferroviaire les reliant à Bordeaux et Paris après réalisation du Projet GPSO, Bordeaux-Dax (2024) sera supérieure à la distance actuelle, distance supplémentaires que les clients du TGV devront payer en sus alors qu'en tant que contribuables, ils auront déjà participé au financement de Tours-Bordeaux. Au niveau de la nation, il y a déjà discrimination parmi les villes entre celles qui ont bénéficié de lignes TGV payées par la collectivité nationale et celles qui ont contribué par un « impôt supplémentaire » aux lignes qui les desservent. À ce niveau là, Paris et la Région parisienne, premiers bénéficiaires, n'ont jamais apporté le moindre écot en la matière.
L'enquête publique GPSO laisse complètement de coté, les engagements de l'État (Ministère des Territoires, Secrétariat d'Etat au Transport) pourtant concrétisés par les études faites pour son compte par RFF (Desserte TGV directe du Béarn et de la Bigorre) pour assurer une liaison par TGV entre Pau, Bordeaux et Paris d'environ 1h et 3h respectivement à l'horizon du projet (le temps de Tarbes avec les mêmes villes étant augmenté de 30'). Pourquoi désolidariser voire ignorer cette desserte dans le cadre du projet GPSO ?
La desserte par TGV du pays est un élément de politique d'aménagement du territoire. Toutes les régions doivent être traitées sur un principe d'égalité. La distance ferroviaire par ligne classique de Paris à Aix en Provence par exemple est de 814 km soit la même que de Paris à Pau. Pour réaliser un temps comparable (3h environ) et traiter de la même façon les villes du territoire, la desserte de Pau-Tarbes-Lourdes doit se faire nécessairement par une liaison directe entre Mont de Marsan et Pau (solution B de l'étude RFF citée plus haut).
Pour garantir dans le futur la possibilité de réalisation de la solution B de l'étude de la Desserte du Béarn et de la Bigorre, il faut d'ores et déjà :
- Assurer le fait que sur le territoire de l'agglomération de Mont de Marsan, le plan des installations ferroviaires permettra de réaliser le tracé d'une liaison vers Pau. Ce qui d'ailleurs pourrait, du point de vue de l'offre ferroviaire, bénéficier à Mont de Marsan.
- Prendre les dispositions administratives règlementaires pour inclure cette liaison dans le projet GPSO tel qu'il est présenté actuellement.

	– Prendre en conséquence les dispositions pour « geler » les terrains correspondant au faisceau du tracé B tel que définit dans l'étude de RFF (bande de 3 km, 1, km etc). L'expérience que vivent actuellement les clients de la SNCF de Pau, Tarbes et Lourdes laisse à penser qu'ils seront obligés plus, qu'ils ne le sont déjà, à emprunter des TER entre leurs villes et Dax (voire Bordeaux parfois à certains moments de la journée) et transborder dans ces gares pour accéder à un service TGV. C'est déjà, et ce sera, une discrimination supplémentaire et une violation de l'égalité de traitements des territoires, compte tenu notamment des populations et du poids économique de ces 3 villes. Les déclarations de l'exploitant ferroviaire historique ainsi que certaines réflexions figurant dans le rapport de la Cour des Comptes de n'exploiter les TGV que sur des lignes GV vont tout à fait dans ce sens là. Recevez Monsieur le Président de la Commission d'enquêtes mes meilleures salutations. Jean Hourcade
1501	Envoyé le 06122014 Nom : Faure Prénom : vincent Département de résidence : 33 Commune de résidence : saint selve Lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint selve AVIS : Bonjour je suis pas d accord sur le projet Bordeaux Dax a l origine le projet allait jusqu'à Hendaye .Le projet de cette ligne a cout de 14 milliards d euros qu ont pourrais se servir de la ligne existante a beaucoup moins de dépenses.Et des travaux qui vont détruire des zones qui sont classées natura 2000 et la destruction des voies routières avec les camions qui vont passer tous les jours sur ma commune .Et d apres mes recherches la cour des comptes a rendus son avis défavorable a ce projet non rentable juste alourdir les dettes de SNCF et RÉSEAUX FERRE. Cordialement Mr Faure datant d'environ 1850.Des vibrations soutenues peuvent engendrer des dommages irréversibles. *Temps de trajet pour mon épouse et moi même rallongé du aux travaux *Nuisance très importante visuelle. Nous habitons dans une belle campagne avec aucun vis à vis. Cordialement.
1502	Envoyé le 06122014 Nom : SPERANDIO Prénom : Stéphane Département de résidence 82 Commune de résidence : DUNES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune AVIS Dunes le 06 Décembre Monsieur le Président de la Commission d'enquête publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse

	Je soussigné SPERANDIO Stéphane demeurant à "sancet haut" 82340 DUNES J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. Cette ligne doit passer à 70 mètres de mon domicile. Il y aura plusieurs désagréments pour moi et ma famille, je cite: *Nuisances sonores estimées à plus de 65 db sans une protection et à plus de 55 db après pose d'une protection *Vibrations sur le sol. Mon habitation est une bâtisse en pierre datant d'environ 1850.Des vibrations soutenues peuvent engendrer des dommages irréversibles. *Temps de trajet pour mon épouse et moi même rallongé du aux travaux *Nuisance très importante visuelle. Nous habitons dans une belle campagne avec aucun vis à vis. Cordialement.
1503	Envoyé le 06:12:2014 Nom : jesse Prénom : guy fabienne Département de résidence : 47 Commune de résidence : vianne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : communes de.... xaintrailles montgaillard vianne..... AVI8S : L G V POUR QUI POUR QUOI?. pour satisfaire les égaux de nos élus a bordeaux et Toulouse.qui va payer ? Nos impôts. Qui va en profiter? aucun locaux.....Nous, nous aurons droit a toutes les nuisances occasionnées par ce chantier pharaonique .....Quand il sera terminé nous n'aurons que nos yeux pour pleurer devant cette saignée qui va partager notre belle région et détruire a jamais ce que la nature et les hommes ont façonnés. NON NON CE PROJET EST INSUPPORTABLE A TOUS LES NIVEAUX.....SOYONS + MODESTE . MODERNISONS LES VOIES EXISTANTES ET ARRÊTONS DE BÉTONNER LA CAMPAGNE. Pour rouler a vitesse TGV DE 350KM Avec une gare a AGEN ET MONTAUBAN c'est impossible. Construire une nouvelle ligne qui va couter 4 fois + cher que la rénovation pour gagner 20 minutes entre Toulouse et Paris... c'est un non sens économique et écologique Aucune lignes TGV déjà construites ne sont rentables pourquoi continuer a gaspiller de l'argentG que nous n'avons pas. PENSONS AUX GÉNÉRATIONS FUTURES PROTÉGEONS NOTRE BELLE RÉGION AU LIEU DE LA DÉFIGURER....
1504	Envoyé le 065122014 Nom : DEWITTE Prénom : Jean-Bernard et Catherine Département de résidence : 47 Commune de résidence : Pindères Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pindères 47700 AVIS : Nous réfutons l'utilité économique de ce projet pour son coût exorbitant et la faible fréquentation à venir de passagers. Il convient de privilégier l'aménagement du réseau existant bien plus économique qui préserve l'environnement quant à l'emprise foncière sur la forêt et l'impact sur l'environnement et le réseau de captation de sources, réseau très riche sur la commune de Pindères. Le gain de temps pour l'utilisateur est marginal par rapport à la

	modernisation des lignes existantes. Ce projet n'est pas fondé au niveau de l'utilité économique.
1505	Envoyé le 06/12/2014 Nom : noubel Prénom : philippe Département de résidence : 47 Commune de résidence : brax Lieu concerné par vos observations (commune, département) : brax lot et garonne AVIS : Ligne Grande Vitesse inutile car très couteuse en travaux et infrastructures et retombées insignifiantes à cause des retards actuels sur le réseau SNCF et les gréves futures sans compter les couts pour les générations futures
1506	Envoyé le 06/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) ; Le GPSO dans son ensemble AVIS : Contrairement à ce que disent et répètent à l'envi nos "grands" élus" et ceux qui sont censés représenter le monde économique, ces lignes LGV n'apporteront aucune solution pérenne à l'emploi ni aucune amélioration à la vie quotidienne de la majorité. Après le temps du chantier, que restera-t-il, à part des espaces dévastés et quelques minutes gagnées sur un trajet ponctuel pour une minorité, plus sans doute quelques millions d'euros de dividendes versés dans quelques poches.... Ce genre de projet n'est pas digne du 21ème siècle, à l'heure où le changement de paradigme est une impérieuse nécessité pour sauver ce qui peut l'être encore. Le sacrifice et la consommation excessive des territoires et des ressources non renouvelables est un crime envers les prochaines générations. Alors que le réseau ferroviaire d'intérêt général souffre de sous-investissement en entretien et amélioration, la course à la LGV est une gabegie indécente. Là aussi, les alternatives existent mais sont sans doute moins prestigieuses à porter devant les électeurs pensent quelques "élus". Ils se fourvoient gravement. Les électeurs citoyens savent reconnaître ceux qui préparent l'avenir et ceux qui sont restés figés sur les recettes adaptées au 20ème siècle. Comme l'autoroute A65 fut une faute, inutile et déficitaire, le GPSO en serait une autre encore plus lourde de conséquences. C'est d'autoroutes numériques dont nous avons besoin, c'est ça le désenclavement efficace pour aider les 98 % de TPE/PME qui font le tissu économique et l'emploi. La gesticulation internationale va se calmer bientôt au vu du peu de solutions apportées à notre addiction au carbone. L'Espagne et le Portugal : franchement, qui peut croire une seconde que nos échanges avec eux et les leurs avec le reste de l'Europe sont suspendus aux saccages de nos milieux de vie ? Le fret ferroviaire est en déroute et ce n'est pas une LGV de plus qui va changer cette orientation. Le peu de milliards d'euros disponibles doit être employé pour l'intérêt général, pas pour son simulacre. Je ne peux croire qu'un avis favorable soit donné pour ce gâchis prévisible. Que tous ceux qui se battent depuis des années pour

	alerter et empêcher ce sinistre projet en soient remerciés. Il n'est pas encore trop tard pour changer de voie, pour faire advenir un nouveau modèle fondé sur le respect du vivant sous toutes ses formes. Il y a longtemps que les géographes ont établi qu'il n'y avait plus de corrélation entre les grands équipements dits structurants et le développement économique et l'emploi. C'est la créativité, l'innovation, le recyclage, la sobriété, la préservation de notre milieu naturel et de la biodiversité qui permettront peut-être que nous survivions, pas une LGV superfétatoire. Sincères salutations
1507	Envoyé le 06/12/2014 Nom : RICARD Prénom : JEAN PHILIPPE Département de résidence : 33 Commune de résidence : BARSAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 - VALLEE DU CIRON AVIS : le projet de LGV bordeaux - Toulouse met en péril la pérennité d'un territoire reconnu depuis plusieurs siècles pour la qualité de ces vins : AOC SAUTERNES ET BARSAC. le réchauffement du CIRON et de ses affluents risque d'empêcher la formation des brouillard indispensables au développement du botrytis qui permet de produire des vins uniques au monde ! il est primordial d'empêcher se réchauffement en conservant la fraicheur du CIRON et de ses affluents: quelles propositions sont sur la table pour assurer ce maintien de température. cette préoccupation est primordiale pour la production des vins et ne doit pas occulter les risques de destruction des écosystèmes et de la poursuite du tourisme régional (oeno tourisme en plein essor, tourisme vert). je tiens donc a demander la prise en compte de ce problème qui doit trouver une solution technique permettant à tous de pouvoir continuer à travailler et profiter des ses lieux exceptionnels.
1508	Envoyé le 06122014 Nom : Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur Prénom : Conseil d'Administration Département de résidence : 83 Commune de résidence : Saint-Cyr sur Mer Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble du projet AVIS : AVIS DE L'ASSOCIATION TGV DEVELOPPEMENT VAR NICE COTE D'AZUR SUR LES LGV GPSO _____ Une version mise en forme de cet avis est disponible en téléchargement sur le lien suivant : http://ekladata.com/lgvpaca.eklablog.com/perso/gpso/avisTGVdevt_EUP_GPSO-misEnForme.pdf CONTEXTE Dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de Lignes Nouvelles

Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax (une des 3 opérations du programme de la 1ère phase du GPSO (Grand Projet Ferroviaire du Sud Ouest) complétée par les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse), l'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur, qui défend la réalisation d'une infrastructure ferroviaire similaire sur la région PACA entre Marseille et Nice, a décidé de donner son avis.

Même si ce projet ne relève pas en apparence de son périmètre géographique, nous avons néanmoins considéré, en tant que membre d'EuroSud, que d'une part les 2 projets participaient à la réalisation d'un Arc ferroviaire Grand Sud, Atlantique-Méditerranée, de Bordeaux et le Sud-Aquitaine, jusqu'à Nice et la frontière Italienne, d'autre part que le point de vue porté par notre association sur la grande vitesse ferroviaire méritait d'être connu.

GPSO : UN PROJET QUI FRANCHIT UTILEMENT UNE ETAPE DECISIVE
Tout d'abord, nous voudrions féliciter les différentes parties prenantes et acteurs du projet GPSO d'avoir su faire avancer le projet GPSO. Ils sont la preuve qu'un soutien fort et constructif de différentes collectivités autour d'un projet ambitieux d'aménagement et de développement du territoire, ça marche ! Nous ne pouvons qu'espérer qu'un tel état d'esprit s'installe ou se renforce en région PACA. Ensuite, les porteurs du projet ont toujours défendu l'un des objectifs du projet de connecter Toulouse au réseau à grande vitesse et offrir ainsi une qualité de service ferroviaire (Paris Toulouse en ~3h-3h30) qui rend le train compétitif par rapport aux liaisons aériennes avec la capitale. Cela a permis à la LGV Bordeaux-Toulouse d'être retenue dans les 1ères priorités de la Commission Mobilité 21. Rappelons en effet que son président Philippe Duron avait déclaré que deux métropoles devaient encore être connectées au réseau TGV
: Toulouse et Nice. Nous ne pouvons que nous désoler qu'en PACA, les porteurs du projet et l'Etat aient quelque peu oublié Nice, 5è ville de France, tant dans le projet retenu à long terme que dans le calendrier pour y parvenir.
Forte de ce succès et de leur unité, les collectivités du sud-ouest ont même pu obtenir du gouvernement la réalisation de la LGV Bordeaux Dax (mutualisée avec Bordeaux Toulouse jusqu'au carrefour/triangle ferroviaire de Captieux) dans les 1ères priorités, programmée pour 2027, alors que la Commission Mobilité 21 la classait en 2ème priorité (après 2030 ou en provision pour premiers travaux en fin de période des 1ères priorités 2028-2030). De son coté, la région PACA n'a pu obtenir la moindre priorisation de sections de Ligne Nouvelle entre les nœuds ferroviaire de Marseille et Cannes-Nice, toutes reportées en 2ème priorité : les porteurs de projet en PACA pourraient s'interroger sur le manque de crédibilité de certaines d'entre elles…

GPSO : UN MAILLON DE L'AXE GRAND SUD
Les LGV GPSO ne sont pas seulement une connexion de Toulouse et du Sud-Aquitaine au réseau TGV pour rejoindre Paris, elles ouvrent également un nouvel axe de liaisons à Grande Vitesse entre les villes du Grand Sud : Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille, Nice. Elles mettront en avant un nouvel espace de cohésion économique. C'est ainsi qu'à la mise en service des GPSO, les actuelles liaisons inter-ville classiques à la fiabilité incertaine et peu compétitives face au mode routier, basculeront sur des liaisons TGV dont l'équilibre économique sera meilleur, attirant davantage de passagers grâce à l'amélioration des temps de parcours et le report modal proposera ainsi de meilleurs liens ferroviaires entre les villes. Nous souhaitons que ces liaisons performantes du Grand Sud ne concernent pas seulement l'ouest de la région PACA en s'arrêtant à

Marseille et en laissant à l'écart la Côte d'Azur, mais desservent entièrement la région PACA
grâce à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

GPSO, 2 LIGNES+1 TRONC COMMUN+1 RACCORDEMENT SUD-SUD = UN CHOIX JUDICIEUX
Le GPSO est initialement issu de 2 projets ferroviaires distincts : relier Bordeaux à Toulouse d'une part et relier Bordeaux à l'Espagne d'autre part. Au fil des débats s'est forgée la conviction qu'un tronc commun serait pertinent entre les 2 lignes, pour diminuer le linéaire de Ligne Nouvelle à construire, donc les coûts et l'impact sur l'environnement. Mais en outre, cela permet de connecter entre elles les 2 lignes sans repasser par Bordeaux, avec un raccordement ferroviaire « Sud-Sud » à hauteur de Captieux, et ainsi offrir des liaisons rapides et sans changement, entre Toulouse, Montauban et Agen d'une part et le Sud-Aquitaine d'autre part. Evidemment, il n'est venu à l'idée de personne qu'une seule Ligne desservant successivement toutes les gares répondrait correctement aux fonctionnalités.
Ainsi, le schéma retenu, organisé autour du carrefour ferroviaire de Captieux, avec finalement 3 branches vers Bordeaux, vers Toulouse et vers Dax, montre qu'il est exploitable et bénéfique et qu'il optimise les relations entre ces 3 pôles et au-delà.

Nous avons pour notre part tenté d'apporter une proposition similaire pour la région PACA, où, compte tenu de la géographie, de la localisation des pôles à desservir et de certaines difficultés à établir des liaisons ferroviaires entre eux, il nous apparaissait bénéfique, moins coûteux, plus rentable et plus efficace, au lieu d'établir une seule ligne Marseille-Toulon-Nice, de prévoir une ligne Marseille-Nice plus directe, un débranchement vers Toulon permettant autant les liaisons avec Marseille qu'avec Nice. Espérons que le succès du programme GPSO fasse réfléchir en PACA qu'un tel schéma n'est pas incongru.

GPSO : LGV, LA SOLUTION POUR ACCROITRE LES CAPACITES FERROVIAIRES
Au-delà de l'amélioration de leur accessibilité nationale, internationale, et entre elles, les grandes villes du sud ouest, au vu de la démographie, ont légitimement le droit de voir s'améliorer les liaisons locales périurbaines et de maillage régional. Or la multiplication des services aux vitesses moyennes différentes n'est pas possible sur une même voie, compte tenu de l'impossibilité pour les trains de se dépasser. Un enjeu crucial est donc d'accroître les capacités ferroviaires en construisant de nouvelles voies ferroviaires.
Au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, ces nouvelles voies seront construites le long de la ligne existante. Mais il ne serait pas raisonnable de procéder ainsi sur tout l'itinéraire car les coûts et les impacts environnementaux seraient très élevés, la faisabilité contestable dans la traversée des villes et villages et sans pouvoir améliorer les temps de parcours ferroviaire, puisque les voies nouvelles seraient contraintes par le tracé de la ligne existante et ses rayons de courbures.
Le parti retenu d'une Ligne Nouvelle indépendante est judicieux. Dès lors que celle-ci sera massivement parcourue par des services assurés en TGV venant des LGV au nord de Bordeaux, il parait logique que cette Ligne Nouvelle soit elle-même une LGV afin de tirer le plus grand bénéfice de ces matériels Grande Vitesse. Dès lors qu'une Ligne Nouvelle est nécessaire, prévoir l'équipement ferroviaire pour la Grande Vitesse présente un surcoût marginal comparé au coût initial de la plate forme de la ligne (expropriation, gros génie civil, terrassement, ouvrage d'art et tunnel).
Nous pouvons témoigner qu'en PACA, pour ce qui concerne la liaison

entre Toulon et l'Est Var, passer d'une LGV en site propre à un quadruplement de la ligne existante sous la pression de quelques grands élus locaux, a conduit à un doublement des coûts tout en sabordant l'utilité du projet. De fait, cette section n'est aujourd'hui même pas retenue dans le Programme de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur issue des conclusions de la Commission Mobilité 21. Nous pouvons conclure de cela qu'une LGV, ne vise pas en soit la Grande Vitesse pour la Grande Vitesse ou le prestige de quelques élus : elle est aussi et peut-être même avant tout le MOYEN de réaliser et financer l'accroissement des capacités ferroviaires, nécessaire au développement des trains du quotidien sur les axes existants parcourus par des missions ferroviaires à long parcours.

De ce point de vue, nous sommes étonnés de l'avis donné par certains élus lors de cette enquête publique. Nous avons ainsi lu avec attention l'avis de Gilles Savary, Député de la 9è circonscription de Gironde, un long plaidoyer contre les LGV GPSO et le principe même de la Grande Vitesse et nous voudrions faire les remarques suivantes :
1 – Le revirement de position est assez spectaculaire en comparaison de ces écrits antérieurs. Nous avons ainsi pu trouver sur son blog les propos suivants :
http://www.gilles-savary.fr/2010/03/11/pourquoi-l-aquitaine-a-besoin-des-lgv/
« Il faut se féliciter que les projets de L.G.V. aquitaines se soient invités dans la campagne des élections régionales et obligent les listes en présence à prendre publiquement leurs responsabilités.
N'étant pas personnellement candidat, mais ayant mené un long combat autour de ce dossier, finalement voté par tous les groupes politiques du Parlement Européen, dont Europe Ecologie, je voudrais simplement dire pourquoi je le considère comme important pour l'Aquitaine.
Au plan régional, les LGV sont une chance et un progrès inestimables pour nos territoires :
• En réduisant considérablement les temps de parcours et en ne s'arrêtant que dans un petit nombre de gares, les T.G.V. sur lignes propres (L.G.V.) favorisent la multipolarité. Ils constituent un formidable outil d'aménagement et d'équilibre des territoires au sein d'une région aussi étendue que la nôtre. Si les TER sont une réponse écologique à l'étalement urbain, les TGV permettent de le contenir en renforçant un nombre limité de villes moyennes et de pôles secondaires.
• L'innovation majeure que constitue la mise en place de trains régionaux à grande vitesse (TRGV) entre des gares intermédiaires permettra, par exemple, de continuer à habiter à Captieux ou Mont-de-Marsan à 30 mn et moins d'un travail, d'une université ou d'un hôpital bordelais en 2020 (contre 1h21 mn aujourd'hui). Seule la grande vitesse permet de satisfaire le désir croissant de « réversibilité » résidentielle des ménages, et de concilier dans la même Région des emplois et des carrières géographiquement peu compatibles au sein des familles
• La gare de Bordeaux va devenir une plateforme d'échange internationale de premier ordre entre Paris, Toulouse, la Méditerranée, l'Espagne et le Portugal, digne d'un grand aéroport mais sans ses nuisances. Toulouse le redoute, Bordeaux, Bègles et Floirac s'y préparent à travers la grande opération de Renouvellement Urbain Euratlantique. Le TGV au XXI ème siècle redonnera à Bordeaux son dynamisme économique et social, perdu avec le déclin de son port au XX ème. »
(…)
« En termes d'environnement et de lutte contre le réchauffement climatique, ce projet est le plus pertinent de tous les projets de L.G.V. actuels :
• Outre qu'il va supprimer la plupart (voire l'intégralité) des navettes aériennes, Paris-Bordeaux (148 g de Co2 par

passager/kilomètre pour l'avion contre 2,6 pour le TGV), il évitera à Toulouse de se doter d'un nouvel aéroport tout en lui permettant de conserver sur celui de Blagnac les précieux emplois d'Airbus.

- Pour ce qui est de sa branche atlantique, il va enfin (c'est déjà bien tard) libérer la voie actuelle pour en faire un corridor de fret permettant de capter une part significative des 14 000 poids lourds quotidiens qui paralysent chaque jour la rocade de Bordeaux (196 g/Co2 par tonne/kilomètre pour un poids lourd de 35 tonnes, 267 dans les embouteillages, contre 2 pour un train électrique). Le train ne règlera pas tout mais il prendra sa part, aujourd'hui ridicule (3%), des échanges transpyrénéens de marchandises.
- C'est évidemment une fable, et ce serait une faute que d'entretenir l'illusion, qu'une simple rénovation des voies actuelles en cours de saturation sérieuse au Pays Basque et au sud de Bordeaux, pourrait suffire à cumuler demain tous les trafics ferroviaires de notre plaine Aquitaine : international, Corail, T.E.R., fret et Tram train. Une étude que personne ne conteste, estime la saturation complète de notre réseau en 2020, date à laquelle les actuels projets LGV ne seront pas encore achevés.. »

(…)

« Il est vrai que le plan de financement de ce grand projet national procède d'une détestable et hasardeuse mise aux enchères des collectivités locales par l'Etat. Mais n'oublions pas que ce sont les péages de TGV et bientôt une Contribution de Solidarité Territoriale prélevée sur leurs trafics qui ont vocation à financer l'infrastructure des TER et les déficits des trains d'Aménagement du Territoire. »

Nous n'enlèverions pas un mot de ces positions antérieures de Gilles Savary ! Mais comment expliquer un tel revirement et un avis aussi différent au moment de l'enquête publique, sans jamais expliquer pourquoi ses positions antérieures ne sont plus valides ? Il nous semble y avoir un certain opportunisme. D'une part dans le fait qu'entre ses positions antérieures et l'avis de l'enquête publique, le tracé retenu traverse la 9è circonscription dont il est député : mais un élu de la Nation pouvait-il ignorer que pour construire une ligne ferroviaire, il faut bien qu'elle passe quelque part et qu'elle ne peut pas passer seulement chez les voisins de chaque riverain ? Et la contestation d'un tracé justifie-t-elle la remise en cause du projet dans son ensemble, après l'avoir soutenu ? Concernant PACA, nous espérons qu'il n'y aura pas de tels revirements… D'autre part il pouvait y avoir une cohérence à soutenir le GPSO afin de donner de l a crédibilité à la LGV SEA et permettre ainsi que cette dernière soit en travaux comme actuellement….

2 – Se basant sur les projections d'évolution de la dette ferroviaire de 44 Milliards d'€uros actuellement à 65 Milliards d'€uros en 2017 quand la construction des 4 prochaines LGV (SEA, BPL, EE2 et CNM) sera réalisée, Gilles Savary en conclue que celles-ci seraient directement responsable de cette augmentation de 21 Milliards d'€uros de la dette ferroviaire. Nous voudrions quand même rappeler quelques évidences : les coûts d'investissement sont de :

- 7.8 Milliards d'€uros pour la LGV SEA (Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux),
- 3.4 Milliards d'€uros pour la LGV BPL (Bretagne Pays de la Loire Le Mans Rennes),
- 2 Milliards d'€uros pour la 2nde phase de la LGV Est Européenne (Beaudrecourt-Strasbourg)
- 2.3 Milliards d'€uros pour le CNM (Contournement de Nîmes et Montpellier),

soit un total de 15.6 Milliards d'€uros… qui ne peuvent donc pas être responsables d'une augmentation de 21 Milliards d'€uros de la dette ferroviaire. D'autant plus que sur ces 15.6 Milliards d'€uros le

secteur ferroviaire (en y incluant l'endettement des PPP) ne s'endettera qu'à hauteur de 7 Milliards d'€uros (4.8 pour SEA, 1.2 pour BPL, 0.5 pour EE2, 0.5 pour CNM). 7 Milliards d'€uros d'investissement dans 4 LGV ne peuvent être responsables d'une augmentation de 21 milliards d'€uros de la dette ferroviaire. L'argument de Gilles Savary selon lequel, au-delà de l'investissement, l'exploitation des LGV entraînerait aussi de la dette ne tient pas. En effet les recettes de péage de l'actuel réseau LGV de RFF représente en 2014, 1.6 Milliards d'€ (1.9 Milliards d'€uros avec les prolongements TGV sur le réseau classique). En faisant l'hypothèse maximaliste d'un coût d'entretien de ces 2200 km de LGV de 285 000€/km/an (et même les études les plus critiques à l'égard de la Grande Vitesse indique des coûts inférieurs), il en résulte que le gain net pour RFF de ces LGV est de 1 Milliard d'€ par an minimum ! La SNCF et RFF ont historiquement investi 11 Milliards d'€uros dans ce réseau LGV. On a donc aujourd'hui une « rentabilité financière » de ces investissements autour de 9%, qui ne crée donc pas une spirale d'endettement, mais au contraire de remboursement de la dette ! Le réseau LGV finance le réseau classique, et c'est une constante historique antérieure à l'apparition de la Grande Vitesse : le réseau grande ligne finance le réseau secondaire. L'argument selon lequel c'est la SNCF qui s'endetterait avec l'activité Grande Vitesse ne tient pas non plus. D'après les chiffres même de la Cour des Comptes, la marge de l'activité Grande Vitesse de la SNCF est de 0.6 Milliards d'€uros. Sa flotte est de 440 rames TGV. Son renouvellement par 440 rames duplex représenterait 440*0.25 = 11 Milliards d'€uros (hypothèse maximaliste car un tel remplacement augmenterait les capacités de la SNCF). Par un calcul très basique ne prétendant pas à la rigueur financière, on peut conclure que le ratio marge/investissement de 5.4% est tout à fait honorable et ne peut donc pas être à l'origine d'une « spirale de la dette »

3 – Gilles Savary fait l'hypothèse qu'entre coût de production des services ferroviaires et vitesse, il faudrait choisir. Autrement dit, que l'augmentation des vitesses se traduit par une augmentation des coûts. Mais cela n'est pas forcément vrai, en tout cas les études dont notre association a pu prendre connaissance ne conclue pas en ce sens. Sans rentrer dans le détail des calculs, certaines composantes du coût de production des services ferroviaires diminuent quand la vitesse augmente et que le temps de parcours diminue. Il en est ainsi notamment de l'amortissement du matériel. Dès lors qu'en l'absence du GPSO, les services Paris Toulouse seront de toute façon effectués en matériel TGV, alors ceux-ci pourront effectuer plus de relations avec le GPSO (car chaque rame tourne plus vite). De même, pour chaque relation, les dépenses de personnel (qui se mesurent en €/h de trajet) diminue quand le temps de parcours diminue, donc quand la vitesse augmente. Nul ne peut nier que ces 2 composantes constituent une part significative du coût de production des services ferroviaires. Nous pourrions aussi citer le coût des auxiliaires (éclairage, climatisation), l'usure de l'équipement intérieur d'une rame, qui diminue quand la vitesse augmente. D'ailleurs, le bilan socio-économique du GPSO indique que la mise en place des nouveaux services ne nécessiterait pas forcément de nouvelles rames TGV, mais redistribuerait les gains de productivité des liaisons avant GPSO sur les liaisons à créer. Cela invalide également l'argument selon lequel le programme de LGV français, et le GPSO en particulier aurait pour objectif essentiel de remplir le carnet de commande d'Alstom : l'intérêt d'Alstom serait plutôt d'en rester à un système où les rames TGV circulent longuement sur le réseau classique, obligeant la SNCF à investir dans beaucoup de rames.

4 – Les hypothèses alternatives invoquées par Gilles Savary en

remplacement du GPSO nous paraissent légères. Il est illusoire de penser que la modernisation, même poussée des lignes existantes pourrait permettre de pratiquer des vitesses permettant un gain substantiel de temps, au moins pour la ligne Bordeaux Toulouse (c'est un peu moins vrai pour Bordeaux Dax, mais compte tenu du tronc commun, il faut en fait comparer avec la seule branche Captieux Dax). Surtout d'éventuels gains de temps seraient incompatibles avec l'accroissement de capacité nécessaire sur les lignes existantes. Au final le coût de la minute gagnée par adaptation de la ligne existante est probablement égal à celui d'une Ligne Nouvelle, et sans doute supérieur si l'objectif de temps de parcours (ou de vitesse de 250 km/h comme le propose Gilles Savary) requiert certains shunts pour éliminer certains puits de vitesse aux courbes prononcées. Enfin, en étant soucieux du coût de production des services ferroviaires, donc de la consommation énergétique des Tgv, il ne faut pas oublier qu'un train, dont la vitesse varie régulièrement (pour ralentir dans les sections sinueuses avant de re-accélérer) consomme plus d'énergie que s'il était sur LGV à 320km/h et bien que la vitesse moyenne sur ligne classique soit évidemment inférieure.

Il ne nous parait pas non plus raisonnable d'affirmer comme le fait Gilles Savary, que concernant la liaison Bordeaux-Espagne, une ou deux voies supplémentaires le long de la ligne existante pour le fret coûterait infiniment moins cher que le projet retenu. Bien des exemples en France et dans le monde aboutissent à la conclusion inverse. En outre, faire circuler sur les mêmes voies, des TER s'arrêtant dans toutes les gares et des TGV ne s'arrêtant que dans les gares principales, aboutirait inéluctablement à des conflits de circulation.

CONCLUSION

Même si par ses objectifs et ses statuts, l'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur, qui défend la réalisation d'une Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice, aurait préféré que celle-ci bénéficie d'une plus grande priorité dans les conclusions de la Commission Mobilité 21 et les décisions gouvernementales, il est incontestable que le réseau ferroviaire forme un tout et les différentes LGV issues du Grenelle de l'environnement, du SNIT et de la Commission Mobilité 21 ne sont pas en compétition, autrement que dans leur calendrier de réalisation. A ce titre, les éléments dont nous disposons nous paraissent confirmer l'utilité publique du projet GPSO. Dans la perspective d'un axe Grand Sud de Bordeaux à Nice, nous ne pouvons que souhaiter qu'une telle utilité publique sera également prononcée pour la Ligne Nouvelle Marseille-Nice (dont les études socio-économiques indiquent même un bilan supérieur à celui du GPSO) quand elle
sera soumise à enquête publique.

Par ailleurs, en cette période où la Grande Vitesse ferroviaire est attaquée par de nombreux rapports circonstanciés, l'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur a souhaité rappelé dans cet avis, l'atout que constitue la Grande Vitesse ferroviaire, tant pour l'attractivité qu'elle donne au mode ferroviaire et donc le report modal qui en découle, mais aussi sa capacité à permettre l'accroissement des capacités du réseau ferroviaire pour le développement des trains du quotidien

Le Conseil d'Administration de l'Association TGV Développement Var Nice côte d'azur
Le 06 Décembre 2014

	Contact : Association TGV et développement Var Nice Côte d'Azur 7 avenue Aristide Briand 83270 Saint Cyr Sur Mer Tel 06 12 42 39 22, lgvpaca@free.fr , alainpatouillard@club-internet.fr , j.cl.sappa@wanadoo.fr www.associationtgvdeveloppement.fr
1509	Envoyé le 06122014 Nom : Sentenac Prénom : Jean-Paul Département de résidence : 82 Commune de résidence : Bressols Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique Le projet de d'implantation de la ligne LGV Bordeaux Toulouse prévoit de traverser la commune de Bressols et d'y implanter une nouvelle gare. Ce projet est dévastateur pour notre commune. Près de la moitié des bâtiments concernés, sur le département du Tarn et Garonne, sont situés sur ma commune. Un autre tracé n'aurait-il pas du être choisi ? La ligne rejoignant Paris via Bordeaux, rallonge le tracés de 150 km par rapport à la ligne POLT N'aurait-il pas été plus judicieux de réaménager la ligne existante ? Le coût aurait été moindre et aurait permis de continuer de desservir des zones plus isolées. Je vous demande de prendre en compte le rapport de la Cour des Comptes qui constate que la rentabilité des lignes LGV a été surestimée avant leur construction, ce qui remet en cause son intérêt d'utilité publique. Au vu de la situation économique actuelle de notre pays, ce projet n'est pas ambitieux mais pharaonique. Il correspond plus à des ambitions personnelles de quelques élus coupés des réalités quotidiennes et des préoccupations de la population qu'à un besoin fondamental. Depuis le lancement du projet en 2005, les modalités de transport on beaucoup évolué. Une grande partie du trafic devient aérien. D'autre part les entreprises ont fait évoluer leurs modes de fonctionnement interne et privilégient de plus en plus la visioconférence. L'évolution des modes de vie, de transport et technologiques ont-elles été prises en compte dans ce projet ? Et si oui comment ? Je déplore d'autre part le manque d'informations et de concertation de la part de nos élus et de RFF en amont de cette enquête. Je voudrais, Monsieur le Président vous faire part maintenant de ma problématique personnelle. - mon patrimoine de part la proximité de la ligne; va subir une forte dépréciation financière. Comment vais-je être indemnisé et à quelle hauteur ?

	- les travaux de la ligne et de la gare vont engendrer de fait de fortes nuisances : sonores, poussières, boues, vibrations, pollutions. Comment vais-je être indemnisé et à quelle hauteur ? Je demande à ce que mes fenêtres simple et double vitrage soient remplacées par des triples vitrage. Je demande également que les portes extérieures soient remplacées. Je vous précise que les vents dominants (ouest ou autan) ne feront qu'aggraver ces nuisances. La nature du bâti de ma maison (briques de terre crue) la rend particulièrement sensible aux vibrations. Je vous remercie, Monsieur le Président, de prendre ces éléments en considération et vous réitère mon opposition a ce projet,mal défini, très couteux pour le contribuable. N'aurait il pas été plus judicieux de réaménager la ligne actuelle. Sur le trajet Montauban Toulouse combien de milliards dépensés pour un gain non avéré de quelques minutes.
1510	Envoyé le 06122014 Nom : Chevalier Prénom : Christiane Département de résidence : 82 Commune de résidence : Belbèse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Montauban AVIS : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. Les rentabilités s'effondrent. Pour le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) la rentabilité socio-économique est en nette décroissance au fil des projets. Le taux minimum de rentabilité socio-économique (TRIE) était fixé à 8 % en 2002 puis à 4 % en 2005. La cour des comptes constatant les dérives de la LGV EST (derniére mise en service) estime que si « les bilans économiques des LGV actuellement en projet ou en cours de construction devaient être corrigés de la même façon ils seraint fortement négatifs » Guillaume Pépy président de la SNCF « 30 % des LGV ne sont pas rentables, la France ne peut plus se permettre de multiplier ces projets onéreux. Je suis persuadé que la vitesse est un faux progrès du siècle dernier et que l'avenir est dans la relocalisation, les transports de proximité et l'économie d'énergie. Voila la seule garantie de répondre à l'intérêt général dans un environnement favorable qui bénéficie de moyens de déplacements performants, confortables, sûrs et accessibles à tous.
1511	Envoyé le 06/12/2014 Nom : buigues Prénom : laetitia Département de résidence : 47 Commune de résidence : villeneuve sur lot Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sainte colombe en bruilhois, lot-et-garonne AVIS : Originaire de Roquefort, je connais bien l'une des zones qui sera grandement affectée par ce projet. Mais d'une façon plus globale je m'oppose à ce projet qu va dénaturer encore des paysages ruraux, réduire les surfaces agricoles pour faire gagner un peu de temps à quelques usagers. Il s'agit d'un bien commun, de terroirs, de paysages,d'identités que l'on va encore mettre au pilori au nom du progrès. Mais ce progrès est encore ancré dans le XXème siècle! Il faudrait passer au XXIème

	siècle. les mentalités changent et ces choix qui paraissaient judicieux il y a peu sont aujourd'hui désués ! Il faut sauver, préserver ce qui peut encore l'être car les générations futures nous jugerons sur ces erreurs irréversibles! Le seul intérêt de ce projet est de faire marcher l'économie, à court terme seulement, mais jusqu'où faudra-t-il aller, combien de surfaces faudra-il encore sacrifier avant de se dire qu'il faut arrêter le massacre! Votre vision est à très court terme mais les conséquences sur notre environnement seront irrémédiables. Soyez des hommes et femmes politiques du siècle actuel et non du siècle passé, préservez notre environnement et sa beauté naturelle! Laetitia
1512	Envoyé le 06/12/2014 Nom : EICHE Prénom : Odile Département de résidence : 64 Commune de résidence : Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Arcangues AVIS : Je suis opposée à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié.
1513	Envoyé le 06/12/2014 Nom : GIRARDI Prénom : RAYMOND Département de résidence : 47 Commune de résidence : ARGENTON Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TRONCON BORDEAUX TOULOUSE AVIS Contribution à l'enquête publique LGV – à l'attention du Commissaire enquêteur Raymond GIRARDI, Maire d'Argenton et vice-président du Conseil Général Une ligne à grande vitesse (LGV) engage de très grosses contraintes financières, sociales, économiques, environnementales… Compte-tenu de ces contraintes, la réalisation d'un tel projet doit faire la preuve d'une extrême utilité et être indispensable pour la population et le territoire. La LGV Bordeaux-Toulouse ne remplit aucune des conditions favorables pour être réalisée, par contre elle cumule les handicaps qui la rendent inutile. Le premier est que le territoire n'est pas dépourvue de voie ferrée ; en effet la ligne actuelle qui n'est utilisée qu'à 50% est un équipement important ; sa modernisation et mise en voie rapide correspondraient à couvrir tous les besoins modernes. L'étude comparative – ligne actuelle, LGV - réalisée par un cabinet spécialisé en transport ferroviaire le prouve dans les détails, personne ne le conteste. Cette étude a été transmise à l'enquête publique. Quelques autres inconvénients majeurs de la ligne nouvelle : . utilisation à 20% de sa capacité, . ne gagne que quelques minutes (7 à 10 minutes) entre Bordeaux et Toulouse

	. coûts 4 fois supérieurs à l'aménagement de la ligne existante . prix du billet exorbitant en appliquant le coût réel . distance beaucoup trop faible pour la très grande vitesse . ne dessert que très faiblement le territoire . consomme trois fois plus d'énergie que la ligne actuelle . détruit des milliers d'hectares de foncier . oblige à une participation financière importante des collectivités locales du fait de son coût démesuré. . impossibilité de trouver l'équilibre financier pour le fonctionnement. Lors de la conférence environnementale des 27 et 28 novembre dernier à Paris, à laquelle j'ai participé pour représenter l'assemblée des départements de France (ADF), le Premier Ministre dans son intervention de clôture déclarait sur les LGV et réseaux ferroviaires : « La trajectoire financière de nos grands opérateurs n'est pas bonne ; déclencher la construction de quatre lignes à grande vitesse en même temps a été une erreur. L'enjeu majeur pour le développement durable de nos réseaux ferrés existants c'est avant tout de mieux les entretenir. Je pense tout particulièrement aux réseaux régionaux, à ce transport au quotidien. Enfin le financement des lignes à grande vitesse ne peut se faire au détriment de celui existant. Ma priorité ce sont les trains au quotidien ….. je suis un militant convaincu du réseau classique. » Le Premier Ministre, en quelques mots, a résumé la position qui est la mienne ; la priorité est bien de rénover et réaménager la ligne existante (Bordeaux-Toulouse) et annuler le projet de nouvelle ligne. Je propose l'abandon du projet de la ligne nouvelle et demande à l'état de prendre rapidement cette décision pour que cesse le gaspillage d'argent public.
1514	Envoyé le 06/12/2014 Nom : LINY Prénom : DANIELE Département de résidence : 33 Commune de résidence : 33730 PRECHAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) COMMUNE, DEPARTEMENT ET POLITIQUE NATIONALE DES GRANDS TRAVAUX AVIS : Politique des transports: Abandon de l'intérêt général au profit des PROFITS PRIVES (cf cession exploitation autoroutes). Le projet des LGV Bordeaux DAX - Toulouse: un non sens: elles ne seraient pas déficitaires si les tronçons faisaient + de 300km: surcoût énergétique en deçà. Les haltes et nouvelles gares sont des obstacles à la rentabilité des LGV. Le projet pouvait avoir un sens dans sa dimension européenne, mais l'Espagne s'est désengagée, le Portugal n'y prétend même pas, le principal atout aurait été le fret. Les voyageurs européens dans leur majorité ne peuvent plus s'offrir les tarifs RFF. Pour les déplacements inter-régions et Préfectures les lignes existantes réaménagées permettraient une vitesse de 250km/h et une desserte de proximité à moindre coût d'autant que RFF n'a même plus les moyens de les entretenir. Pas de nouvelles gares dispendieuses, compliquant le déplacement des usagers. Le projet des LGV Bordeaux DAX - Toulouse: un non sens: Un patrimoine naturel mis à mal: réseau hydrographique (ciron et autres) zônes humides dévastées, biodiversité etc...Alors que l'on sait combien la ressource en eau va devenir une richesse. Le triangle de Bernos Beaulac, quel saccage!!!

	Les enjeux mondiaux d'un monde global nécessitent au contraire, plus que jamais le respect de notre patrimoine naturel pour le développement d'une économie locale capable d'approvisionner en : eau, nourriture, énergie, la population sans dépendance de lobbies incontrôlables. C'es ainsi qu'il faut relancer l'économie et non s'endetter encore un peu plus auprès de fonds très douteux, capables de ruiner des Etats. Il ne s'agit pas d'une position sectaire et non réfléchie. Nous sommes de très nombreux citoyens à être outrés de l'incapacité de nos représentants élus à défendre l'intérêt général: mais nous ne pouvons élire que ceux qui se présentent..... Et force est de constater que nombre d'entre eux confondent intérêt général et intérêt privé, nous privent ainsi d'un Etat fort, qu'ils confondent avec leur toute puissance et abus de pouvoir, tant leur égo est sans limite. Pauvres peuples de France et d' Europe, pauvre démocratie. Danièle LINY
1515	Envoyé le 06122014 Nom : Méric Prénom : Clovis Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bernos-Beaulac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : France AVIS : Je tiens à exprimer mon opposition ferme et déterminée au projet de LGV dont fait l'objet cette enquête publique. Un tel projet ne se justifie aucunement, le gain d'une vingtaine de minutes pour une poignée de cadres des métropoles n'a aucun intérêt, ni pour la planète, ni pour l'humanité, ni pour la France, et encore moins pour les citoyens des régions impactées. Je tiens à préciser qu'étant moi-même Ingénieur Génie-Civil, je serai très content de participer à la construction des ouvrages projetés. Ainsi, après avoir manifesté contre le projet de l'autoroute A65 (Langon-Pau), j'ai eu l'occasion de faire un stage très intéressant avec EIFFAGE TP sur le chantier pendant la réalisation. Seulement, l'opportunisme personnel et privé ne doit pas prévaloir sur la réflexion globale dont doit faire preuve le décideur qui est investi par les citoyens pour servir l'intérêt général. Pour mémoire concernant l'A65 (autoroutes le plus cher de France), beaucoup ignorent que la fréquentation réelle est inférieure de moitié au seuil minimum de rentabilité projeté, et que ce sera l'impôt des citoyens qui paiera l'infrastructure ainsi que le bénéfice minimum négociée par l'entreprise concessionnaire. Une étude indépendante commandée par plusieurs communes du Sud-Ouest a montré le peu d'intérêt économique et pratique de la création de la LGV, dont le coût réel a été par ailleurs largement sous-estimé tandis que les bénéfices induits sont artificiellement amplifiés au regard de la réalité des LGV récemment construites. Cette étude a de plus établi que l'amélioration de la ligne existante par sa rénovation et son optimisation permettrait d'atteindre des gains similaires sur les temps de trajet pour moins de la moitié de l'investissement. Mais il est vrai qu'une rénovation est moins attrayante que des ouvrages neufs en rase campagne surtout quand on est payé au mètre cube de béton coulé, et que moins on n'utilise de personnel qualifié et plus on peut mécaniser et systématiser les travaux, plus les bénéfices sont intéressants. Le rapport de la Cour des Comptes sur l'intérêt de la LGV est assez catégorique ; son titre est révélateur : « La Grande Vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de sa pertinence ».

	Merci de prendre en compte mon avis.
1516	Envoyé le 06/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : BOMMES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SUD GIRONDE AVIS : Bonjour, En tant que Manager de l'Environnement (Bac + 5) à la retraite, je suis surpris du manque de rigueur de vos études socio économique et environnementale, à savoir les études d' impacts environnementaux sur les nappes phréatiques fragiles du bassin Adour Garonne, sur la rivière du Ciron, sur le Gat Mort, sur la faune sauvage, sur la sylviculture, la viticulture, ... Des études sur les voies de circulation, (trajets journaliers, secours en cas d'accident). Le chiffrage des tonnes de $C0^2$ émises par les engins de chantier, les particules de gasoil, les nuisances sonores pulvérulentes et olfactives pendant et après les travaux, la circulation de ces engins. Ou trouverez vous les remblais nécessaires aux accès pour les ouvrages d'art et la construction du ballast (combien de tonnes de CO^2 émises pour le transport et la mise en place). Combien d'emplois pérennes seront créés ? Les champs électromagnétiques émis par les lignes à haute tension, tout le lon g de la LGV, pour les habitations à proximité, la dévaluation de leur coût ! La construction d'ouvrages d'art dans notre lande girondine, sans respect de la biodiversité, la largeur excessive défigurant et lacérant notre sud gironde, des milliers d'hectares dévastés, pour une LGV, qui a des peines à faire valoir son utilité publique (ex : autoroute déficitaire depuis son lancement) De graves erreurs économiques ont déjà été commises, lors de la construction de l'autoroute Bordeaux Pau et c'est nous girondins qui en supportons les conséquences ! Le bien fondé et le coût exorbitant de cette LGV, alors que les TGV sont déficitaires, pour quel profit ? Nous n'en aurons même pas l' usage. Pour mémoire le TGV a fait ses premiers essais sur la ligne bordeaux Morcenx, il aurait été plus judicieux d'adapter la ligne existante utiliser. Nous n'avons jamais été consulté sur l'utilité et la création de ce projet ... Pour toutes ces raisons (non exhaus tives), je vous encourage fortement à abandonner ce projet ... Faute de quoi, nous userons de notre droit de citoyen, lors des cantonales et des régionales. Cordialement.
1517	Envoyé le 06122014 Nom : Chevalier Prénom : Michel Département de résidence : 82 Commune de résidence : Belbèse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tarn et Garonne J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. C'est un projet inutile. À quoi sert de faire gagner à une minorité

	de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse. Les derniers incidents sur les lignes TER, (accidents et retards) sont une image de l'état de délabrement dans lequel se trouvent les lignes existantes et montrent la nécessite de prioriser la maintenance et la rénovation de ces lignes. Cet aménagement des voies existantes permettrait en outre d'améliorer les performances du transport ferroviaire à un coût bien moindre (étude indépendante Claraco) et participerait ainsi à une meilleure réponse aux besoins des usagers. Enfin ces rénovations des lignes existantes passent par le maintient de l'axe POLT permettant le maintien de cet axe essentiel et remettant en cause la refonte des dessertes et les menaces qui pèsent sur les liaisons directes entre Cahors et Paris.
1518	Envoyé le 06122014 Nom : DARRIGADE Prénom : GILBERTE Département de résidence : 40 Commune de résidence : OUSSE-SUZAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BEYLONGUE (40) AVIS : A l'attention du Commissaire enquéteur, Je suis propriétaire à Beylongue d'une parcelle de forêt (section C 310 lieu dit Boy), impactée par le trajet GPSO. L'impact de ce "grand" projet sur notre forêt des Landes est immense, il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit d'une forêt de production, non d'agréement et que notre secteur a été plus que malmené par la dernière tempête. J'ai perdu pratiquement toute ma forêt et là encore il faudrait que je mette la main à la poche pour un projet dont le trajet, mal étudié, dont le coût est énorme, alors que notre pays est à l'agonie, mais l'on se fiche de qui..... Je ne parle pas de la fréquentation supposée qui nous est annoncée, nous en avons un exemple frappant avec l'A65. Un seul mot : ARRETEZ. Merci de prendre en compte ma demande, Cordialement Gilberte Darrigade
1519	Envoyé le 6/12/2014 Nom : laran Prénom : jean-pierre Département de résidence : 65 Commune de résidence : argelès-gazost Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ensemble du trajet AVIS : l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. La construction de la lignes Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement.

	Suivant les études réalisées à partir des rapports LOTI qui permettent d'analyser les prévisions faites avant la construction des LGV et les réalités observées après leur mise en service les trafics prévus sont surestimés : + 26 % C'est un projet ruineux. Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est chiffré à plus de 9,5 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées (rapport LOTI +19%). Il n'existe pas à ce jour de plan de financement donc on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). D'un point de vue écologique elle serait dévastatrice. Sur l'ensemble la ligne Bordeaux-Toulouse prés de 3500 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles complètement dénaturées auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.
1520	Envoyé le 06122014 Nom : MANO Prénom : Armelle Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint Selve Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : En 2010, le projet concernait d'après les lettres d'information GPSO Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse (GPSO n°5 juin 2010), une carte de fuseau retenu montre le tracet.... Maintenant en 2014, l'Enquête Publique concerne Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax: les dés ont tourné;;;Quelqu'un de chez vous a-t-il des actions dans les thermes de Dax? (en 2014 le français moyen peut se poser des questions). De toute façon, plusieurs problèmes existent: - l'impact sur le territoire: des zones Natura 2000 seront traversées, des forêts seront détruites... se promener à pieds ou en canoë, avec le bruit de la nature ressource l'Humain. - le coût: qui va payer? toujours les mêmes dans nos impôts, mais à force de nous ponctionner le français moyen qui se lève chaque matin pour aller travailler, ne peut pas voyager sur le réseau SNCF, c'est trop cher alors prendre la LGV ce ne sera pas dans ses moyens. Si un français L va à la banque avec un projet, suivant son taux d'endettement rien ne lui sera prêté, donc quand l'Etat, RFF...auront payé leurs dettes et que les collectivités territoriales pourront vivre avec le même budget que les années précédentes alors les français pourront voir la ligne classique aménagée pour gagner des minutes. En attendant il faut sécuriser les voies existantes et se donner les moyens de le faire tant sur le plan humain que sur le plan matériel. - qui dit LGV dit ligne haute tension, des nuisances auditives... et notre santé? - qui dit LGV dit des piles pour les viaducs, des travaux dans les sols et nos sources? -.... A court terme si le projet a lieu malgré le manque d'utilité publique, il y aura un impact sur le patrimoine, la faune, la flore, les paysages et les personnes qui subiront les travaux puis les passages de la LGV.... A long terme cela continuera puisque sur Saint Selve où je vis actuellement, il resterait après la mise en service de la LGV 5 à 7

	hectares d'installation. Par endroit il est déjà difficile de rouler à 2 voitures sur nos routes qui ont du mal à être entretenues par manque de moyens alors après, ce sera plus difficle de circuler.... Donc avant de penser à gagner quelques minutes sur un trajet et de détruire ce qui existe, aménageons et sécurisons ce qui existe et gardons nos services publics.
1521	Envoyé le 06122014 Nom : Giusti Prénom : Pierre Département de résidence : 76 Commune de résidence : Le Havre Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : Il faut absolument tout faire pour éviter de nuire à l'appellation Sauternes qui fait rayonner la France dans le monde ! Mais faire vivre le bassin d'emplois entre Bordeaux et Toulouse est aussi vital ! Il faut trouver une solution pour préserver le microclimat de Sauternes et réaliser la ligne de train !
1522	Envoyé le 06122014 Nom : Parti de Gauche Tarn Prénom : Département de résidence : 81 Commune de résidence : Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : L'enquête publique concernant la LGV Bordeaux-Toulouse est en cours. Le Parti de Gauche dénonce les incohérences dans lesquelles avance ce projet. Si un raccordement rapide par le train est nécessaire pour notre région afin de réduire le recours au transport aérien, celui-ci ne peut se faire dans des conditions qui mettent en péril les principes du service public, de la planification écologique et de l'égalité entre les citoyens. Nous condamnons l'absence de transparence concernant le mode de financement proposé par le gouvernement. Cette question fondamentale est anormalement absente de l'enquête publique. Nos élu-e-s se sont opposés au protocole de financement en Partenariat Public Privé (PPP) du tronçon Tours-Bordeaux, considérant que les fonds publics doivent aller au service public et non au bénéfice d'un groupe financier privé. Malgré des demandes réitérées, aucune clarification n'est intervenue à ce jour concernant le mode de financement du tronçon Toulouse-Bordeaux. L'opacité est totale concernant la participation des collectivités territoriales pour un projet qui avoisine les 10 milliards d'euros. Le gouvernement prévoyait de mobiliser l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport. L'abandon de l'écotaxe qui devait financer cette agence, rend probable un appel plus important encore aux collectivités. Celles-ci participent déjà au-delà de leurs compétences au développement ferroviaire. Ainsi, le Conseil régional Midi-Pyrénées finance la modernisation des voies TER alors qu'il s'agit de la responsabilité de Réseau Ferré de France. Mais la ponction opérée par le gouvernement sur les budgets locaux par l'austérité et la baisse des dotations (157 millions de moins pour le Conseil Régional de Midi-Pyrénées d'ici 2017) rend illusoire un apport nouveau des collectivités, sauf à réduire fortement leurs autres missions de service public. Une nouvelle voie ne peut avoir de sens du point de vue de l'intérêt

	général qu'à la condition qu'elle permette une extension du service ferroviaire global, y compris du fret, dans une logique de maillage des territoires et d'égalité. Elle devient contreproductive si la recherche de sa rentabilité implique une diminution de l'offre globale de transport. Sous prétexte de réforme territoriale, le gouvernement compte se désengager à terme de 75% des lignes « d'intérêt national » en transférant les compétences aux régions dont les budgets sont déjà contraints. La fermeture de la ligne Luchon-Montréjeau ou les annonces récentes de la SNCF qui travaille à un terminus de la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) à Brive, confirment le risque que la LGV s'accompagne d'un abandon des lignes de proximité. Par ailleurs, en inscrivant dans le projet de loi « Libérer l'activité » la libéralisation totale du transport en autocar pour « multiplier les autocars entre les villes françaises, moins chers que les trains », le ministre Macron signe la fin de l'égalité entre les citoyens, qui ne peut être garantie en l'absence d'un maillage ferroviaire dense. Plutôt que la LGV à 10 milliards d'euros pour quelques-uns et l'autocar pour les autres, le Parti de Gauche fait le choix du train pour tous. Il se prononce ainsi contre le projet de LGV porté par le gouvernement dans le cadre de l'enquête publique. Il appelle tous les acteurs concernés à défendre des solutions alternatives comme l'aménagement et la modernisation de la ligne actuelle POLT qui permet de relier directement Toulouse à Paris, tout en desservant les gares intermédiaires. Il refuse la logique sous-jacente à ce projet de l'aménagement du territoire en grands pôles métropolitains en concurrence économique, laissant à l'abandon des territoires ruraux et des villes moyennes délaissés des politiques publiques. Il promeut au contraire les principes de solidarité et de complémentarité entre les territoires. Il appelle tous les acteurs concernés à défendre le principe d'un grand plan national des transports et déplacements qui mette au premier plan l'intérêt général et l'impératif écologique. Avec : La réunification du système public ferroviaire et la désobéissance aux directives européennes d'ouverture à la concurrence du transport voyageur. Le refus du démantèlement du maillage ferroviaire et l'engagement d'investissements massifs pour la rénovation des voies sous maitrise publique. Une politique volontariste de développement du transport de marchandise par rail pour en finir avec la politique du tout-camion. Des mesures pour favoriser la relocalisation de l'activité économique et refuser la spécialisation des territoires qui génère transports subis, stress et pollution. Le refus de la réforme territoriale du gouvernement qui réduit la souveraineté populaire et concentre les pouvoirs au niveau métropolitain. L'appel au Peuple pour une assemblée constituante qui établira les règles d'une 6ème République permettant aux citoyens de décider de l'organisation territoriale du pays.
1523	Envoyé le 06/12/2014 Nom : Dessans Prénom : Claude Département de résidence : 33 Commune de résidence : bernos beaulac

	Lieu concerné par vos observations (commune, département) : bernos beaulac AVIS : Je suis contre la construction des lignes LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax, pour des raisons écologiques(ne détruisons pas nos forets) et pour des raisons de dépenses publiques me paraissant énormes et inutiles (modernisons les lignes existantes). Je vis depuis 55 ans dans la petite commune de Bernos Beaulac,village calme et paisible qui ne demande qu'à continuer a vivre tranquillement. Ne faites pas croire au populations que le TGV nous amènera une modernité à notre avantage, je ne vois que des inconvénients dans votre projet pharaonique. Messieurs vous qui voulez toujours aller plus vite, venez passer quelques journées dans nos campagnes,pensez à prendre le temps de vivre,posez vos iphones,oubliez l'argent, le travail pendant quelques temps et je suis sur que vous comprendrez notre façon de vivre et de penser . Laissez la nature tranquille pour nos enfants et petits enfants. Merçi.
1524	Envoyé le 06/12/2014 Nom : bordessoulles Prénom : benoit Département de résidence : 33 Commune de résidence : hostens Lieu concerné par vos observations (commune, département) : sud gironde AVIS : bonjour A travers ses quelques lignes, je souhaite exprimer mon sentiment sur cette "fameuse" ligne lgv. Tout d'abord, je suis résident d'HOSTENS et, bien que n'étant pas impacté directement par le tracé, je ne m'en sent pas moins concerné. Et comment, ne pas se sentir concerné car si sa création devient effective. Effectivement, en tant que citoyen, j'apporte ma contribution en payant honnêtement mes impôts. Parlons de chiffre justement, alors bien évidement je ne les reprendrai pas en détail car les milliards m'affolent!!! Et le pire, c'est que personne n'est dupe et tout le monde s'est pertinemment qu'il faudra rallonger, les exemples ne manquent pas autoroute A 65 (et pourtant on nous en a vendu du rêve!!!), mise en service de la ligne TGV TOURS-BORDEAUX... Alors, en cette période de disette économique, il me parait de bon ton de ne pas poursuivre ce projet. Je souhaiterais revenir sur un autre point; C'est le mépris avec lequel est considéré la population locale. En effet, et malheureusement il ne peut y avoir de débat car finalement aucune considération ni écoute n'a été prise. On le voit bien, tous les émissaires parisiens ne viennent que pour vendre un projet point barre, pas de débat pas de discours... Ils sont bien les seuls à y croire...avec Monsieur ROUSSET biensûr le grand pourfendeur de la région aquitaine. Alors, il reste l'enquête publique en souhaitant que quelqu'un daigne

	bien lire ses quelques propos. Alors quel intérêt, 1 heure de gagner pour aller jusqu'à TOULOUSE voilà ce qu'on nous annonce, tout ça pour une heure.Et encore, il faudra vérifier. Toutes ces maisons, ces forêts, ces nuisances...Super, je m'interroge réellement sur l'intérêt réel.J'ai du mal à comprendre. Alors oui on va nous servir qu'une ligne vers MONT DE MARSAN et DAX sera ouverte.Le tracé ne s'approche pas beaucoup de ces villes.Une gare TGV a 25 km d'un centre ville, je vois pas bien à quoi ça sert. J'ai 40 ans et je ne souhaite jamais voir se projet naitre. Je n'ai pas envie d'un fardeau visuel et pécunier. Mr BORDESSOULLES BENOIT
1525	Envoyé le 06122014 Nom : Bugnone Prénom : Fréderic Département de résidence : 82 Commune de résidence : Bressols Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête publique Je tiens à attirer votre attention sur ma situation suite au projet de LGV et de gare sur la commune de Bressols. Je suis propriétaire de 35 ha sur la commune et j'ai12 ha en fermage. sur ces 35 hectares 20 sont concernés par le projet gare et le trace de la ligne aux lieux dit Lestrade,La Loube et Borderouge. Plus de la moitie de mon exploitation va disparaitre ce qui la met en péril. Les terres concernées sont en production céréalière (blé, maïs, maïs semence, tournesol) Je demande que seulement les terres nécessaires au projet gare-ligne me soient amputées et désire conserver le reste. RFF m'a dit lors d'une réunion publique que au vu de mon dossier je serai exproprié en totalité. Ces parcelles sont concernées par le projet ZAD de Montauban. Je m'oppose à toute spoliation de mon patrimoine. Pendant les travaux comment vais je pouvoir accéder à mes parcelles ? Un allongement des trajets devra être compensé sur deux points, le coût en carburant et en temps de trajet passé à ne pas travailler sur mon exploitation. L'augmentation du nombre de Kms effectués va entrainer un surcout d'entretien des engins agricoles. Comment vais je être indemnisé ? Les travaux vont engendrer des pertes importantes de récolte. J'ai en exploitation un hectare et demi de cerisiers dont la production sera perdue avec la poussière qui va recouvrir les fruits et les rendre impropre à la consommation. Comment sera évaluée la production? Comment sera t'elle indemnisée ? Quid des arbres morts ? Quid des surcouts engendrés par l'augmentation obligatoire des traitements (par exemple pour faire tomber les fruits devenus impropres à la consommation) ? Sur quelle durée serai je indemnisé et quelles en seront les modalités ? Quant à mon habitation située au Rouch à proximité de la ligne, elle sera soumise au vu de sa situation par rapport aux vents dominants a de nombreuses nuisances bruit, poussières et vibrations. Ceci pendant et après les travaux. Comment serai-je indemnisé de ces préjudices ?

	Je demande à ce que les portes et fenêtres de ma maison soient remplacées. Je vous remercie, Monsieur le Président, de prendre en considération ces remarques et questions.
1526	Envoyé le 06/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Talence Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernos-Beaulac. AVIS : Ce projet est le second qui traverse mon village natal, après celui de l'autoroute Langon-Pau. Ces « grands » projets ont détruit et vont détruire encore un peu plus de faune et de flore. Voilà où se situe le problème aujourd'hui. Mais la tristesse de la chose, c'est que c'est complètement inutile. Gagner quelques minutes sur un trajet, pour qui et pourquoi ? Je suis contre une destruction de la nature, qui est en tout point de vue inutile et abérante dans ce cas. Mais aussi, c'est une honte, que dans ces temps de crise financière, nos dirigeants dilapident l'argent public pour des projets incohérents. On ne veut pas se retrouver coincé entre l'A65 et la ligne à grande vitesse, et on ne veut plus payer !! STOP, cela suffit !!!
1527	Envoyé le 06/12/2014 Nom : SOLANS Prénom : Jean-Michel Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bernos-Beaulac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud Gironde AVIS : Un projet beaucoup trop coûteux alors que la France connaît d'énormes difficultés financières. Les lignes actuelles auraient très bien pu être aménagées. La LGV Bordeaux-Espagne connaîtra-t-elle le même sort que l'autoroute Bordeaux-Pau ? un échec que la collectivité va financer. L'entêtement de nos grands élus ..... En ce qui concerne les ravages sur le milieu naturel qui seront occasionnés en sud-gironde, aucun doutes. Alors que les collectivités locales font tout pour préserver un environnement fragile, il va suffire de coups de pelles pour détruire un espace naturel comprenant une flore et une faune que peu de régions possèdent. Ces lignes connaîtront-elles le même sort que d'autres....d'ici quelques années seront elles condamnées car non rentables ?
1528	Envoyé le 06/12/2014 Nom : GRIMARD Prénom : Marc Département de résidence : 47 Commune de résidence : Feugarolles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Feugarolles AVIS : Je me permet de dire NON au grand projet du sud ouest. NON a ce projet ruineux,dévastateur de notre environnement et

	inutile. NON a ce projet car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins élevé. NON a ce projet car la différence du temps de voyage entre la LGV et la ligne existante réaménagée est très mince,15 minutes environ.Ce quart d'heure va nous coûter cher. Le Lot-et-Garonne comme beaucoup de départements voisins ont des besoins plus importants.Je pense que nos agriculteurs,nos vignerons,nos artisans,nos entreprises et la population auraient bien besoin de cet argent plutôt que ces grands groupes du BTP. Tous les jours on nous parle d'économie et d'écologie mais dans ce projet les bureaucrates,nos décideurs dans leurs tours de verre ont oublié la signification de ces 2 mots.
1529	Envoyé le 06122014 Nom : Gouverneur Prénom : Gérard Département de résidence : 33 Commune de résidence : 33650 Saint-Morillon Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde et ensemble du projet AVIS : Bonjour, En préliminaire je tiens à dire que je suis complètement opposé aux projets de LGV du GPSO. En tant que citoyen farnçais et en tant qu'élu de Saint-Morillon (33650) Pourtant ma commune ne serait pas directement impactée par ces LGV, mais la plupart des communes voisines le seraient , elles, de façon très importante, et je me sens totalement solidaire de leur sort, ainsi que de celui de leurs habitants. Je suis de très prés ces projets de LGV depuis 2005 et un certain nombre d'éléments m'interpellent très fortement : 1 - GPSO EST UN PROJET POLITIQUE. Il est maintenant avéré que c'est un projet politique concocté, depuis bien des années pour en faire un projet à vocation européenne, compliqué sur le trajet, par les désirs de divers élus (il faut que ça passe "là" mais surtout pas "ici" !), combiné avec un tronc commun pour deux destinations différentes, à 90 degrés (Toulouse et L'Espagne), tronc commun soi-disant destiné à faire des économies, pré-médité par RFF sous emprise de ce fort lobbyisme, pour que si une de ces deux LGV est acceptée elle entraîne automatiquement l'acceptation de l'autre (et vice-versa) ! C'est tellement vrai que sur les 3 hypothèses de trajet présentées en 2005-2006 (*) à l'époque des débats publics (par l'Ouest, tout droit de Bordeaux à Dax, ou par l'Est) seule le trajet par l'Est permettait de faire un tronc commun à ces deux LGV, éliminant donc d'emblée les deux autres hypothèses. Comment pourrait-on présenter cela comme un choix possible? "C'est du pipeau" : cette réaction a été scandée à de nombreuses reprises pendant les réunions, officielles ou non, des débats publics...(par 1100 personnes à la réunion finale de 2005 et plus de 800 personnes à celle de 2006, comptées réellement sur le nombre de places assises et occupées)... Et tout cela sans aucune concertation ni avec les populations, ni avec les élus des territoires qui se retouveraient impactés. Et il a été finalement retenu des tracés tout à fait incohérents pour des LGV, ou pourquoi faire plus long et tortueux : sans doute pour aller très vite ?

Il y a donc eu, dès les début des débats publics en 2005-2006 (*), un MANQUE TOTAL DE LA DÉMOCRATIE LA PLUS ÉLÉMENTAIRE, CE QUE JE CONTESTE AVEC LA PLUS FORTE VÉHÉMENCE.
(*) en 2005 LGV Bordeaux-Toulouse et en 2006 Bordeaux-Espagne

2 - UN PROJET QUI N'EST PAS D'UTILITE PUBLIQUE.
Les TGV, sur LGV ou non, traversent la majeure partie du pays sans s'arrêter. ils ne desservent ainsi qu'une infime partie de la population (8 % environ) et du territoire, tout en apportant des nuisances extrêmes pour les autres populations sur leur trajet :
- coupure du territoire traversé en deux ou trois, voire en "no man's land" comme le "triangle infernal" de Bernos-Beaulac, disparition de nombreux passages de desserte, ou de cheminement pour la faune sauvage;
- nuisances sonores très importantes pendant le chantier, puis après en exploitation, pendant très longtemps...
- désherbage chimique intensif ;
- risque important d'étincelles dans la captation électrique sous 25000 V, danger d'incendie pour les forêts;
- Les LGV n'acceptant que des courbes très larges il en résulte la destruction de nombreuses habitations ou de bâtiments divers qui se retrouvent alors sur le tracé....

En contre-partie les 32000 km de "lignes historiques" existantes, qui desservent tous les jours par fer la plus grande partie de la population et du territoire, et qui, faute de financements (lesquels sont "pompés" par la construction et le fonctionnement des LGV), se retrouvent progressivement dans un état de plus en plus lamentable, jusqu'à être fermées - pour certaines - sans souci de savoir ce que deviendront leurs passagers.
Nous on sait ce qu'ils deviennent : lassés des retards récurrents et des trains supprimés ils ont repris la voiture, solution plus souple mais très polluante. Et puis des lignes délabrées et/ou fermées ça ne déplairait pas forcément à certains, pour favoriser les TGV sur les mêmes destinations ?

Par ailleurs il est aussi avéré, d'aprés diverses études indépendantes menées sur les LGV existantes (Cf étude de l'universitaire Marie Delaplace, par exemple), que les LGV n'apportent rien de significatif pour le développement des grandes métropoles, mais qu'elles parviennent à y re-centraliser certaines activités qui pré-existaient dans les communes des territoires traversés.
Les LGV du GPSO, comme celles existant déjà, apporteraient peu de chose à Bordeaux ou Toulouse, mais seraient plutôt nuisibles pour les villes comme Agen, Dax, Mont-de-Marsan, Montauban ou Bayonne, comme elles le sont pour les villes moyennes des LGV Sud-Est ou Nord-Est.
CES LGV VONT SURTOUT APPORTER UNE DES-TRUCTURATION DES VILLES MOYENNES ET DES TERRITOIRES TRAVERSÉS.

Pour toutes ces raisons CE PROJET GPSO NE PEUT DONC PAS ÊTRE CONSIDÉRÉ COMME ÉTANT D'UTILITÉ PUBLIQUE.

3 - PROJETS ALTERNATIFS : MODERNISATION ET AMÉNAGEMENT DES LIGNES EXISTANTES.

Il me paraît assez étrange que l'on puisse définir des infrastructures de cette importance sans que des études sérieuses sur les possibilités des lignes existantes ne soient faites auparavant.
Or, lors des débats publics, chaque fois que cela a été évoqué, il ne nous a été répondu que par des affirmations gratuites, sur Toulouse qu'on ne pourrait gagner tout au plus que quelques minutes et sur

l'Espagne que les lignes étaient saturées. Mais sans en apporter de preuves car aucune étude préliminaire sérieuse, qui puisse le prouver, ne nous a été montrée.

Lors des débats publics l'opposition a tellement protesté que le Président de la CPDP vers l'Espagne a sollicité 2 cabinets suisses spécialisés et très connus (Citec et Progtrans) qui ont montré que les lignes actuelles vers l'Espagne pouvaient satisfaire tous les besoins de fréquentation, connus et projetés par RFF, pour 25 ans au moins, avec des aménagements mineurs, et donc bien plus avec d'autres aménagements. Pour la fréquentation vers Toulouse la SNCF donnait à l'époque 61 trains par jour dans les 2 sens entre Marmande et Montauban sur des lignes susceptibles de supporter 240 trains/j !

Mais vers l'Espagne il a fallu que soit créé quelques années plus tard un observatoire des trafics pour savoir qu'ils sont aussi de l'ordre de 30 à 40 % des possibilités de la ligne actuelle.
Vers Toulouse il a fallu que des collectivités territoriales du 47 lancent un projet d'étude indépendant (cabinet Claraco), cofinancé par d'autres collectivités des départements voisins, pour montrer que la ligne existante, après aménagements et modernisation, pouvait être beaucoup plus performante et tout à fait concurrentielle avec une LGV, qui serait de toutes façons plus longue et coûterait 3 à 4 fois plus cher...
Pour les temps de parcours, selon les options d'aménagements, on n'a pas les temps réels de parcours de la LGV en fonction des arrêts et sans arrêt, ni le "temps moyen de transport". Sans arrêt on compterait sur une différence de l'ordre 6 mn et de 15 avec un arrêt à Agen.

Vers l'Espagne, la réunion de Langon du 2 décembre a montré que RFF et les opposants ne tomberont jamais d'accord, entre autres, sur les temps respectifs, même sur un trajet aussi direct et linéaire que celui de Bordeaux-Dax (voies actuelles). Déjà dans sa présentation Mr Bayle y parle de 160 km/h maxi pour tous les trains : il feint d'ignorer que le GPSO c'est aussi la rénovation des lignes existantes et les 2 graphiques fournis à cet effet par RFF lui-même sont très explicites (voir la lettre du GPSO n°8 sur le site du GPSO) : il y aura un relèvement de vitesse à 220 km/h, partout où c'est possible, c'est-à-dire sur Bordeaux-Dax la quasi- totalité du trajet. Ce qui fait qu'on pourrait aller au moins aussi vite à Dax sur cette ligne rénovée que par la LGV !

- 4 LES MENSONGES DE RFF

Finalement sur tous ces points on se rend compte que la présentation du projet par RFF, à Langon le 02/12/14, n'a pas beaucoup changé avec celles, déjà fortement contestées, qui avaient été faites en 2005-2006, à part des imprécisions notoires, des redites et des contradictions., dans ce très "lourd" dossier de RFF.

Et si on prend les têtes de chapître de la présentation :
« Une irrigation des territoires »
« Un développement des capacités du fret »
« Une amélioration des transports du quotidien au droit des deux métropoles régionales : Bordeaux et Toulouse »
« Un projet ambitieux et stratégique »
« Un gain de temps »
« Des dessertes des territoires intermédiaires »

alors, d'après l'expérience des LGV actuelles :
- Comment peut-on oser prétendre que les LGV irriguent les territoires alors qu'il n'y aura que très peu de gares ou de haltes et quasiment pas d'arrêt entre les métropoles, et que les trains sur

les anciennes lignes parallèles les trains seront volontairement raréfiés pour ne pas faire d'ombre aux TGV ?
- Comment peut-on parler de développement du fret quand ce n'est pas le but des TGV/LGV et que le fret ferroviaire est en décroissance constante (en 2005 on nous l'annonçait en "croissance exponentielle" pour 2010 et au-delà ? Je rappelle qu'on est en 2014 !)
- Comment peut-on promettre une amélioration des transports du quotidien quand on "assèche" les finances publiques avec l'argent mis sur les LGV, pendant 50 ou 60 ans avec des PPP, et que les trains et gares de proximité des métropoles (ou d'IDF) sont dans un état lamentable (voir accidents catastrophiques de Brétigny, sur la ligne Paris-Toulouse, et de Denguin, près de Pau) ?
- Comment ce projet pourrait-il être ambitieux et stratégique alors qu'on peut montrer qu'il est surtout inutile, (puisqu'on peut faire autrement) ? Il est surtout ambiteux pour la gloriole de quelques grands élus, disposant à leur guise de l'argent des autres.
- Le gain de temps c'est tout ce qui resterait à RFF pour que le projet ait un petit intérêt. Malheureusement ce n'est absolument pas déterminant, parce qu'aller vite n'est plus forcément un argument porteur de nos jours et, qu'en plus, on ne gagnerait au mieux que quelques minutes sur ces 2 destinations, voire moins que rien sur Dax, malgré l'entêtement de RFF qui voudrait absolument nous faire croire l'inverse..
- Quant à la desserte des territoires intermédiaires, concernant un train qui ne s'arrête presque nulle part, elle ne pourrait être qu'à la marge et se ferait au détriment des trains de proximité.

Il est donc bien évident que RFF ment sur la totalité des points de ce projet pour essayer d'en faire apparaître une merveille alors qu'il s'agit en fait d'une énorme catastrophe humaine, environnementale, mais aussi économique et financière publique, tout ce qui est contraire au fameux "développement durable".
RFF ment sans doute sous influence politique forte, mais il ment.
Après je ne sais combien de réunions et de rencontres on n'a jamais pu faire changer RFF sur quelque point que ce soit.

5 - Comment fait-on de la "GRANDE VITESSE" CHEZ NOS VOISINS EUROPEENS ?

Avant de se lancer dans de tels projets ou aurait pu regarder comment font nos voisins. La plupart ont limité la vitesse de leur trains à 220-250 km/h pour en limiter la consommation et l'usure trop rapide des infrastructures.

Les 2 exemples les plus caractéristiques sont ceux de l'Espagne et de l'Allemagne.
- En Espagne, qui est la championne européenne en km de LGV, la plupart des infrastructures de ce type sont délaissées faute de passagers. Aucune n'est vraiment rentable. Beaucoup ont été fermées. C'est une énorme catastrophe financière et un vrai gouffre à argent public.
A tel point qu'il a été fait une impasse totale sur la sécurité qui explique la catastrophe de Saint-Jacques de Compostelle en 2013, sécurité qui aurait de suite freiné le train quand le conducteur, occupé par ailleurs, n'a pas vu la forte limitation de vitesse à respecter !...
Voir ce qu'en disait la presse espagnole, déjà, avant cet accident : http://www.lgpe.fr/La-catastrophe-financiere-des-LGV
Je note par ailleurs que la LGV dite "Y" basque, faute de financement côté espagnol, prévue en raccordement d'une hypothétique future LGV côté français, s'est transformée en simple ligne classique avec un 3ème rail d'ajustement d'écartement. La continuité transfontalière

	nécessaire à un financement européen est donc très loin d'être satisfaite. - En Allemagne, depuis des années, les principales lignes existantes ont été progressivement renforcées et aménagées pour que les trains puissent rouler entre 220 et 250 km/h. Il en ressort un réseau global en bon état, raisonnablement performant, pour un service largement satisfaisant. - En dehors de la France, de l'Espagne et de l'Allemagne la plupart des pays européens ont un réseau à grande vitesse inexistant ou < 1000 km et la construction de nouvelles LGV y est abandonnée, comme en Suède, ou très marginale. EN CONLUSION Pourquoi, alors, se lancer dans des études pendant des années sur des projets pharaoniques qui, deviennent inutiles car démodés quand on en vient au stade de l'enquête d'utilité publique ? Pourquoi faire des réunions "dites publiques" si aucune concertation n'y est possible, si tout est ficelé à l'avance pour faire des infrastructures irréalistes, très destructrices, dans un pays à population déjà très dense ? Toutes ces procédures de débat et d'enquête ne peuvent être définies comme des manifestations publiques de concertation, elles ne servent à rien, il faut les arrêter... et passer à des projets alternatifs plus sérieux, sans RFF, sans lobbyisme divers, avec des cabinets d'étude réellement indépendants de toute influence...Et il faudra en définir à l'avance le financement et faire savoir largement quel il sera. Car refaire le coût des PPP (voir A65) ou autres produits d'endettements sur des décenies : les citoyens ont déjà donné et ne sont pas près de l'accepter à nouveau, n'en déplaise à M. Rousset ou d'autres. Je pense que vous avez pu voir à Langon que les réactions spontanées des citoyens font du bruit , n'en déplaise à M. Cardoze, mais je pense qu'il aurait la même réaction de "sauvage" - comme il dit - s'il avait une propriété, ou même simplement son environnement, impacté de la sorte. L'exemple de la LGV Tours-Bordeaux, en cours de construction, est assez édifiant pour que l'on sache ce qui nous attendrait si le GPSO devait se réaliser... Gérard GOUVERNEUR. Membre de la coordination des associations de vigilance LGV 33 Conseiller municipal à Saint-Morillon
1530	Envoyé le 06/12/2014 Nom : Holden Prénom : Frances Département de résidence : 33 Commune de résidence : Landiras Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud Gironde; Lot et Garonne; Haute Garonne; Landes AVIS Je suis contre le projet LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Ce projet serait trop cher et causerait que des degats et des desagréments pour les populations locales et leur environnement. L'aménagement les voies existant semble donner des performances presque aussi rapides pour un coût moindre (étude indépendant Claraco), et permetrait aussi l'amélioration des voies pour le traffic ferroviaire regional.

1531	Envoyé le 06 12 2014 Nom : Arnaud Prénom : Jean-Louis Département de résidence : 47 Commune de résidence : Mézin Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Fargues sur Ourbises 47 AVIS : Notre vraie richesse : l'agriculture, la sylviculture, l'élevage, la diversité biologique, les paysages. Tout cela sacrifié au nom d'un projet non financé qui n'apportera rien à notre département sinon des nuisances et des impôts encore plus lourds. Des personnes spoliées de leurs maigres biens des villages à jamais détruits pour qui , pour quoi ? Modernisons l'existant et conservons ce qui, à terme, se révèlera la vraie richesse.
1532	Envoyé le 06122014 Nom : MORIGNY Prénom : Jean Daniel Département de résidence : 93 Commune de résidence : ESQUIEZE SERE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAUTERNES, BARSAC, GIRONDE AVIS : Il me paraît IMPERATIF de préserver la totalité de la zone d'appellation viti vinicole SAUTERNES & BARSAC. Cette région, de par l'histoire, de par sa production, de par son terroir unique appartient à notre PATRIMOINE: - patrimoine culturel: il est national mais aussi mondial, en relation avec l'histoire (Chateaux d'Yquem, de Fargues, de Lafaurie, ... dont les noms sont indissociables de leur production vinicole) et la production des vins liquoreux reconnus pour leur suprématie - patrimoine économique: les châteaux "phares" (Yquem, Climens, ..) mais aussi la multitude des autres qui font rayonner la qualité de la production de ces vins liquoreux au-delà de nos frontières et, en conséquence, sont source de rentrées de devises non négligeables - patrimoine écologique puisque, ici plus qu'ailleurs, c'est l'alchimie entre le Botritys et le raisin qui transcende ce qui serait un vin simplement liquoreux Des mesures coûteuses mais nécessaires ont été mises en œuvre à Vouvray pour ne pas amputer le vignoble du couloir du TGV Bordeaux - Paris (tunnel de 1.5 km entre Tours et Paris). Des aménagements en raison de zones humides ou de la présence d'espèces protégées ont, à juste titre, nécessité des modifications d'infrastructure sur l'autoroute PAU- BORDEAUX, y compris en cours de travaux et donc des surcoûts. Il paraitrait incohérent que toute atteinte à cette zone de production vinicole ne soit pas écartée, d'autant que ces mesures sont encore possibles avant la mise en route du projet. Je demande au commissaire enquêteur de se positionner clairement sur la nécessité de préserver toute amputation du vignoble du Sauternais.

1533	Envoyé le 06122014 Nom : REILHAC Prénom : Christine Département de résidence : 31 Commune de résidence : LE FAGET Lieu concerné par vos observations (commune, département) : tout l'itinéraire AVIS : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. Je vous fais observer que Paris-Toulouse par Limoges c'est 680 km et par Bordeaux 830 km. Généralement le chemin le plus court est le plus économique, or la SNCF nous apprend à présent qu'à partir de 2017 pour obliger les voyageurs à passer par Bordeaux il n'y aurait que des TERs pour aller de Toulouse à Brive. Il y avait les deux moyens pour aller de Toulouse à Paris, il n'y en aurait plus qu'un, le plus cher ! La LGV Bordeaux-Toulouse a donc un coût double : un coup propre (et très cher), et un coût induit en disqualifiant la ligne par Limoges (POLT). Qui peut expliquer cette aberration sociale et économique ?
1534	Envoyé le 06122014 Nom : dagras Prénom : pierre Département de résidence : 47 Commune de résidence : le fréchou Lieu concerné par vos observations (commune, département) : département AVIS : J'utilise le TGV Agen-Paris pratiquement une fois par mois. J'aimerais bien gagner du temps une fois arrivé à la gare de Montparnasse.... J'ai bien pris connaissance du projet et ai bien lu les observations déjà déposées. Je partage les observations concernant le cout prohibitif du projet. Je désapprouve complètement l'impact du projet sur le paysage actuel de la vallée de la Garonne, sachant que nos paysages d'aujourd'hui sont notre patrimoine de demain. Mais il est surtout une réflexion que j'aimerais amener au débat. C'est la perspective à moyen terme du trafic ferroviaire. Quand on regarde aujourd'hui le trafic routier entre le Portugal, l'Espagne, la France et l'Europe du Nord, on découvre un itinéraire Lisbonne, Madrid, Barcelone, Montpellier, Lyon,.....Depuis Lisbonne ou même Madrid, les véhicules partent sur Barcelone et la vallée du Rhône.....Par Bordeaux ils évitent depuis longtemps le Pays Basque (jamais pacifié) et la traversée du désert Landais. Donc, à terme, Toulouse suivra la même voie par Narbonne et la vallée du Rhône pour rejoindre Paris et l'Europe du Nord. La "diagonale aride" existe bien toujours. Et à terme aussi, des gares comme AGEN, ne survivront pas à cette évolution. Il en sera fait comme pour les gares du TGV Est déjà fermées. Je reste persuadé que l'on peut faire avec le réseau existant qui est bien sur à moderniser, même pour les TER.....Car, ardent défenseur du milieu rural et des services publics à y maintenir, tout citoyen Français ayant droit aux mêmes services, quelque soit l'endroit où il se trouve (à quelques exceptions prés bien sur), le TGV, c'est bien, n'en doutons pas. Mais un service ferroviaire au service de tous avec les TER, c'est mieux.
1535	Envoyé le 06122014

	Nom : bertrand Prénom : philippe Département de résidence : 40 Commune de résidence : 40270 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : toute la ligne AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle peut être adaptée a un trafic plus rapide: -en mobilisant moins de foncier. -en modernisant les installations actuelles. de plus: -est ce que l'équation temps gagné (puis perdu dans les embouteillages des grandes villes) et balafres supplémentaires dans nos paysages est équilibrée. Je crains malheureusement que l'on nous impose de nouveaux ces projets pharaoniques, à un prix défiant l'entendement dont nous serons caution pour plusieurs générations (avec nos impôts), et nos descendants diront Tout ça pour ça.
1536	Envoyé le 06/12/2014 Nom : CAS Prénom : Olivier Département de résidence : 33 Commune de résidence : MERIGNAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : La traversée du sauternais par la LGV va bouleverser l'équilibre météorologique qui donne sa specificité à la production vinicole. La pourriture noble qui confère aux raisins un taux de sucres unique au monde repose sur un rapport spécifique entre la proximité des forêts et des vignes. NON A LA TRAVERSÉE DU SAUTERNAIS PAR LA LGV. Asso2p
1537	Envoyé le 06/1202014 Nom : noel Prénom : thierry Département de résidence : 64 Commune de résidence : urrugne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ligne bordeaux- dax AVIS : Je suis opposé a ce projet qui consiste a créer une nouvelle infrastructure, alors que la ligne actuelle est sous exploitée.elle ne représente que 25 pour 100 de sa capacité.
1538	Envoyé le 06122014 Nom : HRUBY Prénom : Francis Département de résidence : 33 Commune de résidence : AVENSAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne AVIS : J’ai l’honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de lignes LGV entre Toulouse et Bordeaux et Bordeaux-Espagne

	du projet LGV/GPSO. Les rentabilités s'effondrent. Pour le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) la rentabilité socio-économique est en nette décroissance au fil des projets. Le taux minimum de rentabilité socio-économique (TRIE) était fixé à 8 % en 2002 puis à 4 % en 2005. La cour des comptes constatant les dérives de la LGV EST (dernière mise en service) estime que si « les bilans économiques des LGV actuellement en projet ou en cours de construction devaient être corrigés de la même façon ils seraient fortement négatifs » Guillaume Pépy président de la SNCF « 30 % des LGV ne sont pas rentables, la France ne peut plus se permettre de multiplier ces projets onéreux. Je suis persuadé que la vitesse est un faux progrès du siècle dernier et que l'avenir est dans la relocalisation, les transports de proximité et l'économie d'énergie. Voila la seule garantie de répondre à l'intérêt général dans un environnement favorable qui bénéficie de moyens de déplacements performants, confortables, sûrs et accessibles à tous . Merci de prendre en considération, également, le rapport de la cours des comptes.
1539	Envoyé le 06122014 Nom : Magnani Prénom : Sandra Département de résidence : 78 Commune de résidence : Gazeran Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Vianne et toutes les communes concernées par ce projet AVIS : Je suis contre ce projet de création de LGV pour les raisons suivantes : PROJET RUINEUX ET INUTILE : - Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. Au regard de la situation économique nationale, de l'état des finances publiques et alors que la pression fiscale n'a jamais été aussi forte, comment peut on décider de réaliser ce type de projet dont le poids financier alourdit encore la charge fiscale qui pèse déjà sur chaque contribuable ? Car, puisque le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement, ne devons nous pas en déduire que ce sont encore les contribuables qui vont devoir supporter cette charge ? Même la Cour des Comptes, qui a rendu un avis défavorable sur ce projet, confirme ce point de vue. - RFF parle de rentabilité de la ligne et de développement économique mais ces arguments sont fallacieux au regard des différentes expertises indépendantes et des retours d'expérience des LGV existantes. Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud- Ouest), et même les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ».

	- Ce projet n'a même pas de justification du point de vue des usagers car le temps gagné est minime (une quinzaine de minutes pour Bordeaux-Toulouse et 1 minute pour Bordeaux-Dax). - L'argent public, notre argent, sera bien plus utile à la rénovation des lignes existantes dont l'état désastreux de vétusté n'est plus un secret pour personne. Plusieurs études ont prouvé que la réfection des lignes existantes entre Bordeaux et Toulouse apporterait de réels gains et pas uniquement en terme de minutes, mais aussi de fiabilité, de ponctualité… Et couterait 4 fois moins cher ! PROJET HUMAINEMENT DEVASTATEUR : - Pour les particuliers qui sont expropriés et donc forcés à vendre leur logement à des prix bien en deçà de la valeur du marché sans prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la « dépréciation résiduelle ». - Pour les autres, qui sont à proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables et avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur ! Sans compensation !!!! - Pour les professionnels (agriculteurs, viticulteurs…) qui perdent leur outil de travail, et tout cela à des conditions financières qui s'apparentent au vol quand on connait le prix auquel l'Etat préempte et celui auquel il revend à des promoteurs en multipliant au passage le prix par 10. PROJET DESTRUCTEUR POUR L'ENVIRONNEMENT : - Dénaturation de 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles n'épargnant pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000), - Impact lié aux travaux : • gravières (le besoin de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières), • bilan carbone (la nécessité de déplacer 54 millions de m3 de remblais et déblais impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier), • construction de lignes HT (au delà de 160 km/h les trains ont besoin ont une consommation électrique telle que cela nécessite un surdimensionnement des installations de production électrique)… L'Autorité Environnementale estime d'ailleurs que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). Au regard de tous ces éléments, comment peut on raisonnablement se lancer dans un tel projet et peut on réellement parler d'utilité publique ???
1540	Envoyé le 06/12/2014 Nom : DUCASSE Prénom : Emmanuele Département de résidence : 40 Commune de résidence : Carcen Ponson Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Carcen Ponson Landes AVIS : Totalement opposé au projet LGV Bordeaux Espagne et Bordeaux Toulouse. Pourquoi des nouvelles lignes alors que des lignes sont existantes et pas saturées. C'est facile d'être pour des projets onéreux et destructeurs de l'environnement quand l'argent ne vous appartient pas n'est ce pas Mr

	Rousset ? Est ce que gagné 10 minutes sur un trajet de 2h vaut les millions d'euros dépensés, le bon sens et une bonne gestion économique de l'argent publc me font dire que non, cela ne vaut pas le coup exhorbitant affiché en sachant qu'il est minoré !!! Arrêtons ce projet qui va bénéficier à une minorité mais financé par une majorité par l'intermédiaire des impôts et des collectivités. Pourquoi faire une gare nouvelle à Mont de Marsan plutôt Lucbardez (15 minutes de Mont de Marsan) et une autre à Dax distante de 50 kilomètres, est ce nécessaire ? De plus dans le projet on parle d'une gare SRGV à mi distance c'est à dire sur le territoire de la commune de Carcen Ponson ou Bégaar au milieu des pins en sachant que le temps de trajet pour se rendre à la gare de Dax est de 15 minutes, là encore est ce que le coût de cette nouvelle gare est réellement nécessaire. La commune de Carcen Ponson va être coupée en deux, sur une distance de 3 kilomètres il va y avoir pas moins de 4 ponts dont un de 100 mètres vu le dénivelé à cet endroit dans le paysage le plus sauvage et le plus calme de la commune, de plus un territoire de chasse unique. Non vraiment ce projet est complétement inutile et je souhaite que le bons sens l'emportera et que les pouvoirs public prendront la bonne décision.
1541	Envoyé le 06/12/2014 Nom : dupouy Prénom : julien Département de résidence : 47 Commune de résidence : Mongaillard Lieu concerné par vos observations (commune, département) : tracé Lot et Garonne AVIS : Il s agit la d un projet inutile dévastateur pollueur non rentable, comme d ailleurs le sont l ensemble des autres lignes lgv. Au regard de l état financier de la France il serait absolument insensé de mener a bien un tel projet et cela confirmerait l irresponsabilité de nos élus politiques.il existe un réseau ferré dans un état déplorable c est sur ce réseau la qu il faut travailler en le réhabilitant pour permettre aux TGV de l emprunter. Entre le projet lgv et la réhabilitation des voies existantes il s avère que le coût des travaux de réhabilitation du réseau actuel serait quatre fois moins élevé que le projet lgv. Je ne veux pas voir mon département dévasté.

OBSERVATIONS DU PUBLIC FORMULEES AU 7 DECEMBRE 2014

Projet lignes nouvelles Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax

Numéro	Courriel
1542	Envoyé le 07122014 Nom : GOURGUES Prénom : Annie Département de résidence : 33 Commune de résidence : BORDEAUX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble du projet AVIS : Mesdames et messieurs les Commissaires Enquêteurs. Je vous prie de bien vouloir noter mon avis TRES DEFAVORABLE aux projets de Lignes nouvelles à Grande Vitesse qui menacent de taillader de façon irréversible les derniers grands espaces naturels d'Aquitaine et de porter atteinte au massif forestier, aux terres agricoles, au vignoble, aux zones humides, aux cours d'eau de notre région, ceci pour procurer un gain de temps dérisoire à une petite minorité de voyageurs pressés qui de toute façon resteront insatisfaits de ne pas être arrivés à destination avant même d'être montés dans le train. Mon avis est conforté par le récent et très éclairant rapport de la cour des comptes qui est venu confirmer ce que les associations d'opposants à ce grand projet inutile imposé disaient depuis les premiers débats publics en 2005 et 2006. Je ne suis pas défavorable au train que j'emprunterais plus souvent s'il n'était pas devenu trop cher pour moi. Je suis juste convaincue que la multiplication de tels projets pharaoniques qui aggravent la dette de réseau ferré de France et ont une incidence négative sur le prix des billets, est contraire aux intérêts du transport ferroviaire et des usagers du rail, comme il est plus largement contraire à l'intérêt général. Comme beaucoup d'autres femmes et hommes désintéressés (les partisans des grande chantiers ne le sont pas toujours...), je pense que la solution la plus sage réside dans l'amélioration des lignes existantes et dans la modernisation et la sécurisation du réseau ferré français, actuellement sacrifié au profit de la construction des lignes nouvelles. Ceci présenterait le double avantage d'offrir la sécurité et la régularité aux usagers des trains du quotidien, et d'éviter à la région un saccage injustifié car il y a des moyens plus intelligents de relancer l'économie que de détruire les territoires par des projets inutiles. La nature est déjà trop malmenée pour qu'il y ait besoin d'ajouter de nouvelles destructions pour si peu d'avantages. Nous savons tous que les promoteurs de ce mauvais projet, partisans de la fuite en avant, tentent depuis des années de rendre tout retour en arrière difficile, pour justifier sa poursuite. Il n'empêche que quand on est engagé dans une impasse qui conduit tout droit à un précipice, il faut faire demi-tour tôt ou tard.

	Le moment de l'enquête publique est un espace de débat démocratique permettant encore d'effectuer cette manœuvre salvatrice sans dommages. Il n'est jamais trop tard pour réparer une erreur, et aujourd'hui, c'est le bon moment. C'est pourquoi je vous demande d'avoir le courage d'émettre un avis défavorable à ce projet néfaste à l'environnement et aux finances de l'État, afin de donner au gouvernement un motif d'abandonner ces projets qui ruinent le pays. Espérant être entendue, veuillez agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées. AG
1543	Envoyé le 07122014 Nom : Baude Prénom : Dominique Département de résidence : 33 Commune de résidence : 33770 Salles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Monsieur le commissaire enquêteur, En tant que citoyen moyen girondin et comme beaucoup de gens, le TGV sur de nouvelles lignes LGV, va me revenir plus cher que si j'avais besoin d'utiliser cette voie vorace en espace car, comme d'autres je ne prendrai pas ces trains circulant sur de nouvelles voies. J'attends plutôt de l'attractivité locale, grâce aux circuits courts de distribution, d'échange, de partage et de vie locale pour justement éviter les transports vers les métropoles. Je n'ai pas besoin d'aller vite. Je veux même vivre lentement et calmement des ressources locales, dans un développement local durable. De plus ces voies nouvelles sont trop consommatrices d'espace alors que des voies existantes pourraient être modernisées en créant aussi des emplois. Les espaces ainsi réquisitionnés sur des km² sont d'autant moins de possibilités pour l'épanouissement de la biodiversité qui est déjà très mise à mal par d'autres grands projets inutiles imposés qui ont malheureusement abouti. Ce sont aussi moins de possibilités pour l'agriculture paysanne qui pêne à trouver de la terre. Non ! Décidément, c'est trop cher ! Trop impactant pour l'environnement ! Trop grand ! Trop inutile ! Et anti-social ! Pour moi, c'est non ! Les politiques n'ont pas besoin de marquer leur passage. On leur demande juste d'être intelligents, sobres et réellement au service du plus grand nombre ; ils seront ainsi plus appréciés. Vous l'aurez compris, mon avis sur le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest est très défavorable. Veuillez agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées. Dominique Baude
1544	Envoyé le 7 Décembre 2014 Nom : Dupouy Prénom : Christian Département de résidence : 47 Commune de résidence : Pompiey Lieu concerné par vos observations (commune, département) :

	Lot et Garonne AVIS : Je suis né en Lot et Garonne il y a soixante et un an. J'aime ma terre et je vous remercie de me permettre de m'exprimer dans cette enquête publique. A l'évidence, la réalisation du projet LGV est totalement déraisonnable. Comment en l'état actuel des finances et de la conjoncture, nos décideurs politiques ont-ils le toupet de lancer de tels chantiers? Les choix portent sur les options les plus onéreuses et dévastatrices pour l'environnement. De telles sommes pour quelques minutes gagnées cela n'a pas de sens. Mon département n'a pas besoin de ce tracé, d'aucunes façons. Je ne veux, ni moi, ni mes enfants ni mes petits enfants devoir payer l'addition de ce désastre. Toutefois, on ne peut raisonnablement pas être contre le "progrès". Il y a en France un réseau ferroviaire dans un état plus que préoccupant de vétusté pour diverses raisons. Il serait beaucoup plus judicieux et respectueux envers les contribuables de consacrer le financement (si fi nancement il y a) à la remise en état des lignes existantes pour permettre la circulation correcte des TGV pour un coût plus de quatre fois moins élevé que le tout LGV limitant du même coup les dégats irréparables sur les espaces naturels et les honteuses expropriations.Définitivement NON à la LGV en Lot et Garonne.
1545	Envoyé le 07122014 Nom : BOUYSSOU Prénom : JEAN-ALAIN Département de résidence : 33 Commune de résidence : LE HAILLAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) :LE HAILLAN AVIS : En ces "périodes de vaches maigres" l'argent public doit être mieux utilisé, nos espaces naturels et agricoles doivent être préservés, nourrir les générations futures est un enjeux bien plus important que de gagner quelques minutes sur un déplacement ferroviaire.Il est urgent de ralentir, les générations futures sauront nous rappeler nos erreurs passées, on en a fait suffisamment!
1546	Envoyé le 07122014 Nom : sorhaits Prénom : rose marie Département de résidence : 64 Commune de résidence : bassussarry Lieu concerné par vos observations (commune, département) : bassussarry 64200 Pyrénées Atlantiques AVIS : Je suis totalement opposé à la construction de lignes nouvelles LGV La saturation des voies existantes est fort lointaine L'argent public doit servir ailleurs
1547	Envoyé le 07122014 Nom : SORHAITS Prénom : PIERRE Département de résidence : 64 Commune de résidence : BASSUSSARRY 64200 PYRENEES ATLANTIQUES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BASSUSSARRY 64200 PYRENEES ATLANTIQUES et ailleurs AVIS :

	Non aux grands projets inutiles je suis opposé à la construction de LGV
1548	Envoyé le 07122014 Nom : viry Prénom : jean-pierre Département de résidence : 33 Commune de résidence : MERIGNAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. L'impact fort sur les écosystèmes du tracé doit faire préférer la solution de modernisation et d'entretien des lignes actuelles.
1549	Envoyé le 07 12 2014 Nom : MONSERAT Prénom : Odile Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint-Symphorien Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Non à ce projet qui est une atteinte grave à notre environnement et à notre qualité de vie. Fragmentation de la forêt, destruction des zones humides, pollution des nappes phréatique, destruction d'espèces protégés... Pour qu des nantis gagnent un temps symbolique, les riverains seront obligés d'en perdre pour traverser ce mur de remblais. Cette ligne n'apportera rien sur le plan économique et ne fera qu'enrichir les grands groupes du BTP et leurs actionnaires. Elle ruinera ceux qui ont fait le choix de s'installer dans la lande, leur bien ne vaudra plus rien. L'intervention de monsieur Rousset sur France 3, éructant pour défendre son projet avec pour argument que le foncier ne vaut rien et que ce tracé qui rallonge les distances entre Bordeaux et Agen et Bordeaux - Dax a été choisi pour cela est une honte pour notre démocratie... nous voulons être entendu... Odile Monsérat
1550	Envoyé le 07122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 63 Commune de résidence : cebazat Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Le Sauternais AVIS : Merci de laisser le Sauternais en paix ! Le vignoble fait partie de l'histoire de France. Pas le tgv
1551	Envoyé le 07122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : - Commune de résidence : VIANNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : VIANNE AVIS :

	La LGV Bordeaux-Toulouse ne se justifie : • ni en termes de performances et d'utilisation, • ni en termes financiers. • Des distances trop courtes pour une bonne efficacité de Trains Grande Vitesse : 255 km et avec 2 arrêts pour 80 % des trains. • Très onéreuse : près de 8 milliards €, avec des difficultés de financement. • Pas rentable pour l'exploitant : nombre de voyageurs insuffisant (report modal surestimé) et coûts d'usage très élevés (péages, consommation électrique, entretien…). • Deux lignes insuffisamment saturées. • Fort impact environnemental : 3500 hectares de terres agricoles consommées, 30 % de surconsommation électrique. Cette analyse est confirmée par l'étude Civity de décembre 2013 : « Les "VHS" ne se justifient pas pour ce type de liaison. » VHS (Very High Speed) = trains Très Grande Vitesse roulant à plus de 250 km/h
1552	Envoyé le 07122014 Nom : LAURONCE YVENOU Prénom : Stéphanie Département de résidence : 33 Commune de résidence : saint medard d'eyrans Lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint medard d'eyrans AVIS : Madame, Monsieur, Chaque jour qui passe amène son lot de TER supprimés ou en retard ou circulant avec un nombre de places inférieur à celui prévu, ce qui ne permet pas à tous les usagers de monter à bord. Chaque jour ce sont des trains qui tombent en panne ou des dérangements multiples de l'infrastructure qui génèrent des trains en retard ou supprimés. La construction d'une nouvelle ligne entraîne des désagréments hors du commun: travaux en continue (de jour comme de nuit avec tout ce que ça engendre: bruit, poussière...), maisons rasées, personnes expropriées, vignes saccagées, chateaux et patrimoine national abimés Avec un déficiti public exorbitant, ne serait il pas plus raisonnable de tout remettre en état plutôt que de se lancer dans un chantier pareil qui n'interesse que les politiciens? ET que ne fera qu'augmenter le prix des billets de train? Pour gagner quoi? Du temps? Pourquoi les différents projets de LGV sont ajournés ou suspendus ou

	repoussés? Peut etre parce que les personnes décisionnaires se rendent petit à petit compte que l'argent public devraient aller ailleurs: comme par exemple pour aller aider les plus démunis, pour aller construire des batiments plus utiles, pour aller financer différents travaux de réfection de voierie...etc... Les exemples ne manquent pas je pense. Alors, mesdames, messieurs, avant de vous lancer dans un projet pharaonique qui entrainera la mort de nombreux villages, la destruction d'un patrimoine culturel unique, l'expropriation de nombreuses personnes (avec toutes les conséquences psychologiques que cela peut entrainer): réfléchissez! Annulez tout et mettez tout l'argent gagné ailleurs! En espérant que tous les messages laissés feront pencher la balance du bon côté c'est à dire celui de la sagesse c'est à dire celui du bien être des français c'est à dire celui de l'ajournement du projet, veulliez recevoir mes repectueuese salutations. Une habitante de Saint Médard d'Eyrans, village fortement impacté dans ce nouveu projet
1553	Envoyé le 7/12//2014 Nom : Etchart Prénom : Christophe Département de résidence : 64 Commune de résidence : Bassussarry Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bassussarry AVIS : Projet inutile, trop couteux et qui dessert notre region (faune, flore, patrimoine) Désiré par des technocrates parisiens et surtout pas voulu par les locaux du sud. Vous nous agacez avec votre projet pitoyable. Utilisez notre argent a d'autres fins plus pertinentes. Merci.
1554	Envoyé le 071221014 Nom : SPERANDIO Prénom : Stéphane Département de résidence : 82 Commune de résidence : DUNES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'enquête publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse Je soussigné Sperandio stéphane, domicilié à "sancet haut" 82340 Dunes J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. C'est un projet inutile. À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de

	rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse. Les derniers incidents sur les lignes TER, (accidents et retards) sont une image de l'état de délabrement dans lequel se trouvent les lignes existantes et montrent la nécessite de prioriser la maintenance et la rénovation de ces lignes. Cet aménagement des voies existantes permettrait en outre d'améliorer les performances du transport ferroviaire à un coût bien moindre (étude indépendante Claraco) et participerait ainsi à une meilleure réponse aux besoins des usagers. Cordialement.
1555	Envoyé le 07122014 Nom : MARCOS LIKOUKA Prénom : Isabelle Département de résidence : 40 Commune de résidence : OSSAGES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : OSSAGES AVIS : Je suis opposée à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités, dont le financement hypothèquera l'avenir des citoyens de la région, dont le financement dépassera forcément les prévisions comme c'est de coutume or l'endettement de l'Etat le rend "obéissant" aux lobbys des banques donc doit être freiné dans ces domaines-là et non dans le non remplacement des départs à la retraite des fonctionnaires. Bref, un Grand Projet Inutile uniquement destiné à faire travailler certaines entreprises pour espérer faire de la "croissance" qui n'est en fait qu'une croissance financière permettant à ces entreprises multinationales de déposer encore de l'argent en bourse. Le financement doit être mis à l'entretien et la rénovation des lignes actuelles qui sont très performantes lorsqu'elles sont entretenues et largement suffisantes.
1556	Envoyé le 07 12 2014 Nom : Perrier Prénom : Marc Département de résidence : 64 Commune de résidence : Bassussarry Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes 40 AVIS : Oui pour la réception de la ligne existante pour qu elle soit apte à faire rouler des trains à grande vitesse . Non pour une nouvelle ligne qui ,même si elle permet d aller un peu plus vite ,déclenchera des discordes sans fin et sûrement des troubles importants de l ordre public !
1557	Envoyé le 07122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : domezain Lieu concerné par vos observations (commune, département) : région AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions

	de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : Elle serait ruineuse : Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. Elle serait dévastatrice : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. Elle est inutile : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma,

	Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. Avec les nombreuses associations hostiles à ce projet, je m'y oppose !
1558	Envoyé le 07122014 Nom : BERTONECHE Prénom : PHILIPPE Département de résidence : 33 Commune de résidence : CADAUJAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : CADAUJAC AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général et je suis CONTRE ! que de nuisances ! elle serait RUINEUSE elle serait DEVASTATRICE elle est INUTILE EN CLAIR CE PROJET EST UNE ABERRATION JE SUIS CONTRE Philippe BERTONECHE
1559	Envoyé le 07/12/2014 Nom : DUMARTIN Prénom : JEAN PIERRE Département de résidence : 40 Commune de résidence : MONT DE MARSAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : MONT DE MARSAN AVIS : Je suis opposé à la construction de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Espagne. Je suis un usager régulier de la SNCF, TER du transport voyageurs par fer. Ce projet impactera financièrement, environnementalement ma

collectivité.

Il n'est pas sûr que la ligne Mt de Marsan/ Morcenx /Bordeaux soit maintenu avec des TER.

Il faudrait donc que les usagers se rendent à la gare TGV à 15kms pour prendre un TER ou un éventuel TGV?

J'aurais souhaité l'amélioration de la ligne Mt de Marsan/Morcenx (Electrification et double voies avec plus dessertes)

J'aurais souhaité que la ligne Mt de Marsan Tarbes soit réactivée...

Ce projet ne correspond pas aux besoins des usagers mais aux appétits des Banques, financiers, actionnaires, grands groupes et de certains élus politiques...

La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement.
Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité :

Elle serait ruineuse :

Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037
milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres).

Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes).

Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher.

Elle serait dévastatrice :

Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable.

La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.

Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance

	électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. Elle est inutile : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. Je m'y oppose! Cordialement. JP Dumartin
1560	Envoyé le 07 décembre 2014 Nom : Ducasse Prénom : Jean Jacques Département de résidence : 40 Commune de résidence : Carcen Ponson Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune de Carcen Ponson AVIS : Messieurs, Je suis totalement opposé à ce projet destructeur de l' environnement de notre commune. Elle va être coupée en 2 avec des ponts et des

	routes d'accès qui vont modifier tout le paysage sauvage avec un biotope unique à l'endroit où la ligne doit passer. Il va y avoir des travaux de terrassement énormes pour assécher le marais ou le projet est prévu , il va y avoir un viaduc d'une dizaine de mètres de hauteur sur une centaine de mètres de longueur sur une autre partie où le ruisseau le Retjons passe. Toujours plus loin une gare SRGV est prévue au milieu de la forêt, combien de voyageurs vont se rendre dans cette gare sachant que celle de DAX est à moins de 20 minutes. Non il ne faut pas que ce projet voit le jour car cela coûte trop cher pour le temps qui va être gagné. Est ce qu'un gain de 15 minutes sur un trajet de 3 heures vaut les millions dépensés et financés par une majorité de contribuables ?. Tout ceci pour une minorité qui pourra se payer les billets. La vitesse annoncée de 320 km/h par les porteurs du projet est complétement utopique sur le tronçon Mont de Marsan Dax sachant que la distance est de 50 Kilomètres avec la gare SRGV dans le secteur de TARTAS qui se trouve à mi chemin des 2 villes, le trajet n'est pas assez long pour atteindre cette vitesse. J' espère que vous tiendrez compte de mes remarques
1561	Envoyé le 07122014 Nom : ROSSI Prénom : Alain Département de résidence : 47 Commune de résidence : LE PASSAGE D'AGEN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LE PASSAGE D'AGEN (47) AVIS : Si la Liaison Grande Vitesse BORDEAUX<->TOULOUSE me paraît judicieuse, je pense que l'aménagement de la ligne actuelle serait plus pertinente. Cet aménagement permettrait de remettre en état la ligne existante, d'augmenter sa capacité de manière à offrir au plus grand nombre un service de qualité. Dans le contexte actuel où la situation économique est préoccupante, dépenser 9 milliards d'euros pour faire gagner quelques minutes à des personnes qui aujourd'hui ont la possibilité de travailler en voyageant me semble être une ineptie! De plus, l'impact environnemental et écologique serait préjudiciable à l'instar des grands projets qui ont déjà défiguré notre région et qui se sont avérés inutiles. Les nuisances générées par l'exploitation de cette liaison viendraient s'ajouter à celles induites par le chantier qui nous obligera, pendant plusieurs mois ou années, à ajouter des contraintes à notre quotidien en allongeant notre temps de trajet pour nous rendre à notre travail. Enfin la construction d'une gare excentrée, outre sont coût exorbitant, ajoutera encore à ces contraintes, de nombreux exemples récents le montrent. En conclusion, je suis résolument opposé à ce projet tel qu'il est prévu actuellement.

1562	Envoyé le 07122014 Nom : Coudray Prénom : Jean-Luc Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Barsac - Gironde AVIS : Ce projet détruira irréversiblement les vignobles du Sauternais. Gagner une demi-heure sur un trajet sera inutile à cause du manque de fiabilité des trains trop sophistiqué au niveau des horaires, qui fait que le rendez-vous sera reporté pour tenir compte des retards éventuels. La vitesse sans la ponctualité est un leurre. Ce projet pharaonique ne relancera jamais une croissance désormais impossible sur une planète limitée. Son prix est prohibitif. Il va continuer à ruiner l'économie Troc cher, inutile, destructeur, ce projet est contreproductif.
1563	Envoyé le 7 Décembre 2014 Nom : Valette Prénom : Françoise Département de résidence : 64 Commune de résidence : Ustaritz Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ligne Bordeaux -Toulouse et Bordeaux -Dax AVIS : Je suis contre le projet de la ligne Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax car c'est un projet inutile et imposé , je suis en la circonstance les avis défavorables de la Cour des Comptes . Ces projets sont destructeurs et vont à l'encontre des accords de Grenelle . Je suis pour l'amélioration des lignes existantes .
1564	Envoyé le 07122014 Nom : fanelli Prénom : domenico Département de résidence : 33 Commune de résidence : arcachon Lieu concerné par vos observations (commune, département) : toute la Gironde, de Bordeaux à Toulouse et Bordeaux à Dax AVIS : TOUTES les enquêtes, même étrangères, depuis des années démontrent que ces LGV sont une aberration économique, une catastrophe sur le plan écologique et de l'environnement. Pour un soit disant gain dans les transports des personnes et des marchandises. Les lignes existantes sont loin d'être insuffisantes, surtout pour le transport des marchandises. POURQUOI les "Acharnés" de ce projet (GPSO) dont le Président de Région monsieur ROUSSET semble si "têtus" à vouloir foncer coute que coute, sans prendre en considération (et adopter) LA rénovation et l'entretien (laissé pour compte aussi par la Région Aquitaine durant toutes ces années passées) des lignes existantes pour un coût 10 fois moindre ? Cet argent publique (NOS impôts !) nécéssaire à ce projet FOU, il n'y en a pas (sauf à augmenter ENCORE les impôts) alors que d'autres priorités sont là, dans le domaine de l'emploi, de l'enseignement, de la jeunesse, du commerce et j'en passe. Je n'ose croire que le "gâteau" à se partagé (entre promoteurs du

	projet) ne soit consistant et tant pis pour les finances publiques et tout le reste. Promenez vous à travers la France et voyez les dégâts là ou ces projets ont germés. Les lignes LGV finies sont loin d'apporter ce que les promoteurs avaient certifiés, le retour sur investissement, on n'en voit pas l'horizon. Une vraie follie ! ET ON PERSISTE malgré tout ! C'est de l'IRRESPONSABILITE ! Facile me direz vous, cela ne sort pas de leur poches ! Si, en cas d'échec après la réalisation, chaque promoteur, y compris politique, était CONTRAINT de payer sur ses biens propres, ils réfléchiraient deux avant de s'y engager avec acharnement. NON et NON à la LGV ! OUI, OUI à la rénovation et surtout entretien des lignes existantes.
1565	Envoyé le 07122014 Nom : BANCON Prénom : Jean-Paul Département de résidence : 33 Commune de résidence : ARTIGUES PRES BORDEAUX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE AVIS : L'accès aux transports en commun (quels qu'ils soient) devrait être gratuit pour tous afin de lutter efficacement contre la pollution qui détruit la planète plus vite que le TGV. Le coût des des études et travaux de constructions avant la mise en service et le coût pour les usagers après la mise en service empêche d'utiliser ces sommes pour une meilleure qualité et fréquence des réseaux existants.
1566	Envoyé le 07122014 Nom : meric Prénom : gaspard Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bernos Beaulac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : Projet complètement ruineux et irréfléchie. Poussés par les entreprises privées et par la creation d'emploi à cour therme les politiques sont prêt à detruire le paysage Français et à ruiner le pays déjà dans un piteux état. La plus grosse erreur qui est notre fameuse autoroute bordeaux pau en est un exemple magnifique.
1567	Envoyé le 07122014 Nom : LUZAREY Prénom : Philippe Département de résidence : 33 Commune de résidence : UZESTE Lieu concerné par vos observations (commune, département) Totalité des lignes évoquées: LGV Bordeaux-Dax-Espagne / Bordeaux-Toulouse AVIS : La précédente expérience avec la construction de l'autoroute (Bordeaux) Langon-Pau contient en soi des arguments pour ne pas renouveler le gâchis avec la version ferroviaire: -Coûts trop importants compte tenu des services rendus / des coûts supplémentaires menant à des dépassements exorbitants du budget déjà

	très lourd sont à prévoir et restreignent d'autant l'intérêt de tels projets; -Aucune utilité pour le local (la quasi-totalité des zones traversées par les lignes) et un coût de fonctionnement beaucoup trop important / Un handicap supplémentaire pour le développement du tissu économique local, rural, qui a déjà d'énormes difficultés à se maintenir. La difficulté croissante de circuler causée par les tracés autoroutier (Langon-Pau) et ferroviaires, sans aucun profit réel pour l'économie locale, sera un handicap supplémentaire; -Trop peu de temps gagné pour trop peu d'utilisateurs et à un coût démesuré et dont la population du bassin traversé est exclue (par exemple: les lignes LGV concernées devraient-elles être un argument pour faire grimper la fréquentation de l'autoroute Langon-Pau dans le Sud -Gironde ou le Nord des Landes? Prendre l'autororoute pour remonter sur Bordeaux en passanr par l'autoroute Langon-Pau et prendre un TGV pour aller vers le sud ? Peu crédible...). La "délocalisation" dans cette zone du Sud-Ouest de nombreux projets (souvenons-nous du projet de la Lyonnaise à Lucmau pour un centre de stockage de déchets ultimes) dans des zones naturelles sensibles et "oubliées" bien souvent par l'administration française avec une baisse sensible des services publics ne peut conduire qu'au durcissement des populations impactées (vote, manifestations, occupation des zones concernées...). La seule option valable demeure l'amélioration, moins gourmande en financement, des lignes déjà existantes pour une modernisation d'un réseau vieillissant mais très utile malgré tout.
15684	Envoyé le 7 décembre 2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : xaintrailles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Xaintrailles (Lot et Garonne) AVIS : Je suis contre par ce projet de LGV car : Il est ruineux il couterait plusieurs milliards d 'euros, il ne sera pas rentable, cela augmenterait la dette publique... Il va dévaster nos bois, champs, terres, maisons... C'est un projet inutile car cela nous faire gagner que quelques minutes.
1569	Envoyé le 07122014 Nom : AMIET Prénom : Bruno Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint Symphorien Lieu concerné par vos observations (commune, département) Le quartier de l'Auvergne Bernos-Beaulac Gironde AVIS : La ligne ferroviaire, si elle se crée va occasionner des dérangements ? Vous plaisantez j'espère ? Non c'est vrai, vous vous acquittez d'une obligation dont vous vous passeriez volontiers : demander à la population locale son avis ; enfin... En ces temps de dictature de l'incompétence abjecte, je vais vous rappeler tout ce que vous vous apprêtez à violer impunément :

	- Vous allez entraîner des drames humains incalculables avec le nombre de petits propriétaires - pour la plupart retraités car l'emploi est trop rare ici - qui vont se retrouver spoliés, et leurs héritiers par voie de conséquences, par la dévalorisation instantanée et déjà constatée de leurs biens. Qui va bien vouloir investir dans une zone forestière isolée pour subir le fracas ininterrompu et strident de convois passant à proximité (des kilomètres) 24h/24 ? - La faune et l'écosystème sont très fragiles : les obstacles dressés par les clôtures empêchant la migration et la reproduction du gibier, le bouleversement des voies de circulation en forêt et en campagne vont entraîner une recrudescence des accidents de la route dans cette zone perturbée : chevreuils, sangliers et cerfs vont par votre inconscience occasionner des tragédies mortelles et financières dont vous serez exempts - trop éloignés de cette zone que vous aurez ravagée, bien peinards dans votre petit confort étriqué d'énarques au bon sens disparu... - Bouleversements environnementaux : les grands travaux de fouilles, le déplacement de quantités de sable et de terre vont modifier le système hydrologique fragile; le percement de tranchées dans le sens Ouest/Est vont favoriser les couloirs à vents, vecteurs idéaux pour le déchainement et les ravages des tempêtes dont on annonce la recrudescence ; la DFCI va trouver dans les cas d'interventions désespérées une solide barrière pour intervenir de l'autre côté des voies. Sachez que le feu traverse des centaines de mètres sur les étangs et les lacs. Ce ne sont pas 200 mètres de champ, de terre nue entretenue régulièrement que vous prévoyez, mais bien une zone végétalisée dont se nourrira l'incendie pour le traverser sans le moindre répit. La ligne Bayonne/Facture en a déjà fait les frais à de très nombreuses reprises. - Ensuite vous savez très bien les nuisances sonores que cela occasionne à très long termes et, selon la direction des vents, à des portées supérieures à 10 kilomètres, surtout la nuit. Cette pollution sonore est insupportable aux humains; que dire alors de la faune affolée? Cela accroîtra d'autant les accidents de la route dans le secteur. L'intérêt des énarques et du soit-disant intérêt national n'est absolument pas compatible avec la population bien que clairsemée des girondins et des gascons - qu'ils soient propriétaires immobiliers, sylviculteurs, pêcheurs ou chasseurs. Leur environnement leur appartient, il n'est pas bradable à une bande de Jean-Foutres venus d'ailleurs ! De plus, quel est réellement l'avenir du rail ??? Nous ne constatons que : grèves injustifiées, des horaires peu respectés dont vous rejetez systématiquement toute responsabilité, des employés peu concernés par le service public alors qu'ils sont comblés d'avantages sociaux iniques, un ramassis de feignants... De plus les tarifs du moindre déplacement sont de plus inaccessibles financièrement parlant ! Dès deux personnes sur le moindre trajet, même louer une voiture revient moins cher. Nous ponctionner des impôts supplémentaires pour un tel résultat annoncé : une catastrophe régionale et locale que nous allons subir en vous maudissant tous les jours que dieu fait ? NON ! Non à toute extension du réseau ferroviaire ici et partout ailleurs dans l'Hexagone. Commencez déjà par entretenir et sécuriser les

	lignes existantes ! Vous avez bien mieux à faire !!! Veillez plutôt à ce que ne se renouvellent les catastrophes ferroviaires dont le rythme ne fait que s'accélérer. Dans ce pays on ne vous aime pas, et on vous le fera savoir.
1570	Envoyé le 07122014 Nom : labrit Prénom : hervé Département de résidence : 40 Commune de résidence : benesse maremne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : benesse maremne AVIS : je suis opposé à ce projet inutile et couteux alors que la ligne existante n'est utilisée qu'à 25 pour cent et qu'il suffirait de l'aménager de plus cela va morceler la commune de benesse maremne qui est déjà défigurée par l'autoroute la n10 et la voie actuelle
1571	Envoyé le 07122014 Nom : REGLAT Prénom : MICHELE Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE AVIS : Domiciliée à TOULOUSE mais connaissant bien la région du Sud Gironde et les secteurs concernés par les projets de LGV BORDEAUX-TOULOUSE et BORDEAUX - DAX je veux faire part de mon opposition au projet à travers l'enquête publique en cours. Je souscris aux arguments qui ont été développés par l'association la SEPANSO qui me paraissent de bon sens et alertent justement sur les impacts négatifs des nouvelles lignes sur la forêt, les zones humides, les écosystèmes, l'agriculture et la viticulture... Les territoires ruraux ont besoin de vivre et de se développer à travers la préservation de leurs richesses naturelles.Il faut connaître et bien mesurer l'intérêt et les enjeux que représentent des milieux fragiles comme la vallée du Ciron et la forêt landaise. Il me semble que le bilan coût-avantages du projet, si l'on considère ses conséquences économiques et environnementales , plaide pour son abandon. Utilisatrice du chemin de fer pour mes déplacements, je crois que la modernisation des lignes existantes est un bonne réponse alternative, je crois aussi que des circuits courts de consommation iront à l'avenir dans le sens d'une diminution du fret car indispensables aux réductions des émissions de gaz à effet de serre. Aussi je vous demande, Monsieur le commissaire enquêteur, de bien vouloir noter mon opposition au projet et prendre en compte mon avis. Michèle REGLAT Toulouse (31) - Bazas (33)

1572	Envoyé le 07122014 Nom : cayrou Prénom : gerard Département de résidence : 82 Commune de résidence : caumont Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 82 AVIS : Bonjour. Non je ne veux pas que l'on ajoute 10 Milliards d'euros aux 2000 Milliards de dettes de la France, nous livrant encore plus pieds et poings liés aux marchés n'attendant que cela pour mettre la main sur les mannes que sont la Sécu ,les caisses de retraites et autres avancées collectives protégées du capital. Non je ne veux pas que mes enfants soient condamnés à payer les dérives dispendieuses d'une génération de politiques et barons locaux ayant depuis longtemps fait la preuve de leur irresponsabilité dans la gestion des deniers publics sans soucis du bien commun. Non je ne veux pas d'une LGV donnée déficitaire par tous les experts, réservée et voulue par une minorité élitiste totalement éloignée des besoins réels de la population. (il n'est qu'a prendre sa voiture pour aller travailler à Toulouse pour comprendre que le besoin de la majorité n'est pas dans la création d'une Lgv). Non, ce ne sont pas les quelques emplois éphémères du projet limités aux géants du BTP seuls intéressés et grands lobbyistes du projet qui peuvent justifier une telle dépense d'argent au moment où il faut rogner sur tous les pans porteurs d'emplois que sont l'entretien des routes (dans un état de plus en plus calamiteux) le maintien et la survie des bâtiments publics (hôpitaux, écoles etc...) menacés de fermeture, de réduction d'effectifs et créant de véritables déserts administratifs dans les territoires. Avoir un enfant étudiant à l'université Paul Sabatier vous ouvre les yeux sur l'état de délabrement et de manque de matériel (ordinateurs et écrans d'ordi classés collectors). Oui à l'aménagement des lignes existantes,oui à la suppression des passages à niveaux,oui à la création de parkings sécurisés et conséquents près des gares existantes permettant de continuer à faire vivre les gens dans la totalité des territoires et non dans des grandes mégapoles .
1573	Envoyé le 07122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : VIANNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je conteste le qualificatif d'utilité publique pour ce projet qui va coûter au bas mot 9, 486 milliards d'euros, mais bien plus au final, et va dénaturer 4830 hectares de bois, champs terres agricoles et viticoles. Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur les lignes existantes réaménagées. Sans compter la création de gares isolées des centres urbains, au moment même où l'on fait un bilan désastreux de la fréquentation de ces

	gares sur les LGV existantes. Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels: l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers. Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'Etat. C'est sous la pression des lobbies que nous allons droit dans le mur en aggravant la dette publique. Les créations d'e mploi mises en avant ne sont que des emplois temporaires. A terme cette politique de développement des LGV entraînera un abandon progressif des lignes secondaires, plus proches des usagers. Ces LGV ne profitent qu'aux grandes métropoles. Elles concourent à la désertification du monde rural et en dénaturent le paysage. le patrimoine bâti en souffre considérablement à proximité des LGV: la dépréciation des résidences; maisons invendables, perte définitive de 50% de leurs valeur et, au delà de 25 m, sans compensation. ces politiques qui ne tiennent pas compte des usagers font le lit de l'extrême droite qui sait canaliser le mécontentement populaire. NON, JE NE RECONNAIS AUCUNE UTILITÉ PUBLIQUE POUR UN TEL PROJET.
1574	Envoyé le 07122014 Nom : Miltenburg Prénom : Marcel Département de résidence : 82 Commune de résidence : Caumont Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Caumont, 82 AVIS : La LGV va bien morceler notre territoire. Je pense aux promenades près de chez moi, dont celle que je fais régulièrement. C'est un chemin de terre qui démarre près du village de Caumont au lieu-dit « Rousseau » et qui rejoint la D12 entre « Malecare » et « Toilat ». Sur la carte IGN France 1 :25000, 1941est, je vois un trait noir avec les chiffres 96, 93 et 86. Ce sont les hauteurs de terrain. Je pars de mon village et marche jusqu'à la D12 et je reviens après une bonne heure. Si la LGV se fait, c'est fini cette promenade car il n'y a pas de passage prévu pour ce chemin. Je parle ici d'un cas isolé, mais j'imagine que cette barrière de LGV tout le long entre Bordeaux et Toulouse va empêcher beaucoup de monde de circuler comme bon leur semble ! Est-ce que pour une ligne à grande vitesse inutile, car la ligne existante rénovée suffira à merveille (Etude Robert Claraco), faudra-t-il morceler davantage notre territoire ? Si moi je ne passe pas, les animaux sauvages ne passent pas non plus. Une ligne soi-disant pour la protection de l'environnement ……. je ne crois pas du tout !
1575	Envoyé le 07122014 Nom : Duchayne Prénom : Marie-Claude Département de résidence : 82 Commune de résidence : St-Nicolas-de-la-Grave Lieu concerné par vos observations (commune, département) : St-Nicolas-de-la-Grave, Tarn-et-Garonne AVIS : La SNCF ressemble de plus en plus à une compagnie aérienne qui dessert les centres des métropoles en traversant des territoires

	condamnés à regarder passer le progrès.
1576	Envoyé le 7122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Préchac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tout le tracé AVIS : Saisie à la fois par la colère et la tristesse, sans accabler qui que ce soit, je tenais à faire entendre ma voix. Je suis indignée de tant d'investissements financiers pour un projet aussi absurde qu'anti écologique ! Les conséquences sur l'environnement sont bien supérieures aux bénéfices récoltés sur ce projet. Je suis convaincue que cela rapporte à une petite poignée de personnes au détriment d'une grande majorité conduite à un inconfort et une situation de souffrance qu'il me paraît nécessaire d'écouter. Je vous en prie, renoncez à ce projet de folie qui ne tient pas compte de notre présent et de l'avenir de nos enfants. Bien à vous,
1577	Envoyé le 07 12 2014 Nom : dessans Prénom : francois Département de résidence : 33 Commune de résidence : bernos beaulac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : bernos beaulac AVIS : je m'oppose a ce projet aussi stupide, couteux ,tres certainement non rentable.
1578	Envoyé le 07122014 Nom : de luzan Prénom : françois Département de résidence : 40 Commune de résidence : pujo le plan Lieu concerné par vos observations (commune, département) : pujo le plan AVIS : Je suis très fermement opposé à ce projet de LGV, disproportionné, dispendieux, ne répondant pas à nos besoins. La ligne actuelle, rénovée est largement capable d'absorber les trafics actuels et futurs.Toutes les études honnêtes et désintéressées démontrent l'absurdité d'une telle réalisation. Va-t-on encore tromper les gens en leur faisant croire que le progrès passe par ces constructions pharaonesques? Dette future supportée par les contribuables, destruction du massif forestier, déjà largement entamé par une A65 déficitaire. Cette gabegie était prévue

	et annoncée. Les arguments en faveur de la LGV sont strictement les mêmes et aussi fallacieux que ceux qui ont présidé à la construction de l'autoroute (désenclavement, développement économique, progrès, vitesse, sécurité et demain on rase gratis...). Quand les Rapports de la Cour des Comptes serviront-ils à autre chose que dénoncer ces dérives sans contraindre? Celle-ci n'est-elle là que pour servir de soupape aux opposants, faisant croire que notre démocratie fonctionne bien? Doit-on attendre les conclusions d'une nouvelle Commission sur la démocratie participative? Peut-on admettre que le "bon peuple" n'est plus si ignare qu'on puisse lui faire croire et lui imposer n'importe quoi? Le New Deal était une solution quand tout était à faire. Quand tout est fait, réaménageons, rénovons, sécurisons avec l'argent que nous sommes capables d'investir. Je gère mon foyer avec mes capacités de remboursement, sans hypothéquer les finances de mes enfants. Nos politiques seraient bien inspirés d'appliquer ces principes à leurs concitoyens. Je ne doute pas que ma contribution à cette Enquête Publique soit décisive quant à l'abandon de ce projet! Messieurs les Commissaires Enquêteurs, j'espère que vos conclusions seront prises en conscience pour l'Utilité Publique. Vous aurez alors rempli votre devoir. F. de Luzan
1579	Envoyé le 07122014 Nom : PAULMIER Prénom : Jean-Gustave Département de résidence : 53 Commune de résidence : Moulay Lieu concerné par vos observations (commune, département) : VIANNE AVIS : La construction du TGV BORDEAUX TOULOUSE souffre de beaucoup de défauts. Il s'agit de mettre en place des trains à grande vitesse qui ont la particularité de s'arrêter partout où les "politiques" veulent leur gare. Pourquoi ne pas développer le réseau existant et le moderniser pour desservir des gares TGV moins nombreuses? Il ne faut pas sacrifier à la corruption politique.
1580	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Thomas Prénom : claudie Département de résidence : 29 Commune de résidence : paimpol Lieu concerné par vos observations (commune, département) : sauternes gironde AVIS : bonjour , et comme souvent c'est un mauvais jour ,nous vivons une époque formidable détruire pour quoi pour qui à qui le profit au nom de la vitesse au nom de la technologie a quel prix pour la nature pour le plaisir du goût pour le plaisir de vivre en savourant un verre de vin digne majestueux ce monde du plus vite ,pour se retrouver seul face à un paysage qui s’efface et emporte avec lui les valeurs comme celles de profiter de

	prendre son temps de partager .... dommage très dommage de le réduire à entre autre une ligne à grande vitesse
1581	Envoyé le 07122014 Nom : magro Prénom : francis et veronique Département de résidence:C 82 Commune de résidence : angeville Lieu concerné par vos observations (commune, département) : angeville castelmayran AVIS : Est ce que toutes les voies existantes seront conservées peut on réfléchir au coût et à la rentabilité de la ligne
1582	Envoyé le 07/12/2014 Nom : WAY Prénom : Thomas Département de résidence : 47 Commune de résidence : SAINT-LEON Lieu concerné par vos observations (commune, département) : L'ENSEMBLE DES LIEUX IMPACTES PAR LE PROJET DE LGV. AVIS : Je vous fais part de mes remarques au sujet du projet de création de Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse, à savoir : 1ère remarque : l'aspect environnemental Ce projet d'envergure vas "consommer" environ 3 000 hectares d'espace parmi lesquels la faune et la flore seront largement impactés. Le paysage Aquitain est déjà scarifié par les réseaux ferrés et autoroutiers existants. Est-il vraiment nécessaire d'aggraver sont état de santé ? 2e remarque : l'aspect économique Douze milliards d'euros sont annoncés pour la réalisation du projet de création de la LGV sans compter les coûts additionnels liés aux aléas de chantier ou certains oublis lors des études d'avant projet. De plus quel sera le coût d'un billet ? Les navettes seront-elles gratuites ? Combien coûtera la maintenance de ces nouvelles infrastructures (en sus des infrastructures actuelles) ? Autant de questions qui me laisse perplexe dans le contexte économique et social actuel de notre France. A ce prix là n'y aurait-il pas des projets plus intelligents et utiles à créer notamment avec la création de maternité, d'hôpitaux, où de maisons de retraite totalement saturées à ce jour ? 3e remarque : l'aspect de "réelle nécessité" Y a t il une réelle demande de création de ligne à grande vitesse ? Y a t il un réel besoin de créer une ligne de train supplémentaire quand on sait que la ligne de train existante (TGV/TER/autres) n'est pas utilisée pleinement ? N'est-ce pas tout simplement un lobbying exercés par les grands groupes sur les pouvoirs publiques ? Par ces trois remarques je vous fais part de mon avis défavorable de création de la Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Les infrastructures de transports entre ces deux villes existent et sont largement suffisantes...il faut juste laisser le temps au temps.

	Thomas WAY.
1583	Envoyé le 7 décembre 2014 Nom : dessans Prénom : michel Département de résidence : 33 Commune de résidence : quinsac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : bernos AVIS : je m'oppose catégoriquement à ce projet
1584	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Goujat Prénom : Jean-Claude Département de résidence : 40 Commune de résidence : Biscarrosse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Biscarrosse AVIS : Projet inutile pour TOUS les landais.Cet argent dépenser en pure perte pour un train dont la gare se trouvera à plus de 50 km. Alors qu'il faut investir massivement dans les TER,les transports de proximité,un tram-train côtier et les moyens d'accéder aux gares aux bons horaires. Au lieu de fermer les lignes de proximité vous devriez les rouvrir qu'au moins la SNCF REDEVIENNE UN VRAI SERVICE PUBLIC AU LIEU DE CETTE MACHINE A SOUS TGVesque! Ce projet n'a pas de sens alors que Bordeaux est à moins de 45 minutes de Dax. Juste une remarque:il faut 4 heures pour aller à Tarbes plus que pour aller de Paris à Bordeaux!
1585	Envoyé le 07112014 Nom : Le Renard Prénom : Thibault Département de résidence : 33 Commune de résidence : Uzeste Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Communauté des communes du Sud Gironde AVIS : Je m'oppose à la construction des LGV Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax parce que je trouve ces travaux d'aménagement ferroviaires trop couteux, nuisibles pour l'environnement et néfastes pour la vie socioéconomique des communes rurales et des petites agglomérations.
1586	Envoyé le 07122014 Nom : Menvielle Prénom : Francette Département de résidence : 65 Commune de résidence : Campan Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pyrénées Atlantiques AVIS : J ai l'honneur de vous faire part de ma totale opposition au projet LGV Bordeaux pour les raisons suivantes : coût ruineux (les dépenses engagées ne vont favoriser qu'une augmentation de 8% de

	fréquentation), destruction de forêts, d'endroits naturels, d'espaces agricoles.
1587	Envoyé le 07122014 Nom : PLUTA Prénom:v Madeleine Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : l'ensemble du tracé sur Midi-Pyrénées et la Haute-Garonne AVIS : Vous trouverez ci-après mes observations concernant le projet de LGV Bordeaux-Toulouse. La création d'une Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse est nocive pour Toulouse et la Région Midi-Pyrénées, pour plusieurs raisons. 1 – Prétendre relier Toulouse et Paris en 3 heures en effectuant plus de 800 km est un mensonge pur et simple (Paris-Marseille nécessite 3h10 a minima lorsqu'il n'y a pas d'arrêt intermédiaire). 2 – Ce projet accapare les crédits d'équipement ferroviaire qui devraient être consacrés à la ligne POLT (Paris Orléans Limoges Toulouse) pour son entretien, voire sa modernisation afin de relier Toulouse à Paris en un temps acceptable. 3 – la LGV n'irriguera pas les territoires, elle ne fera que les traverser. 4 – Le nord de la Région Midi-Pyrénées est sacrifié économiquement 5 – la LGV n'accueillera pas tous les passagers potentiels, en particulier les abonnements de travail. 6 –Cette création occulte les besoins réels des populations en matière de transport en commun. Toulouse, le 7 décembre 2014
1586	Envoyé le 07122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) :Aquitaine AVIS : Bien que faisant fréquemment des déplacements Bordeaux-Toulouse, je ne prends pas le train, il est évident que je ne prendrai pas plus la LGV. Veuillez donc noter ma TOTALE OPPOSITION a ce projet de nouveaux tracés pour les LGV en Aquitaine. Coût exorbitant, endettement durable, mésusage criminel des deniers publiques. Intérêt premier de telles réalisations douteux et très fortement controversé. Solutions alternatives bien moins chères et bien moins "impactantes" rejetées en dépit du bons sens (modernisation tracés existants). Désastres écologiques prévisibles et annoncés.

	Nouvelles "ZAD" en perspective tout les long des tracés. Si la politique est l'art du compromis, Du compromis à la compromission, il n'y a qu'un tout petit pas. Mediapart et le Canard en feront leurs choux gras. Encore.
1587	Envoyé le 07/12/2014 Nom : CAILLERET Prénom : CHARLES Département de résidence : 47 Commune de résidence : POMPIEY Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LOT & GARONNE AVIS : Je souhaite, en tant que résidant sur le lieu dit COUPARD, m'associer au commentaire de P. BARBEDIENNE que je partage entièrement. Charles Cailleret
1588	Envoyé le 08.12.2014 Nom : leroy Prénom : michel Département de résidence : - Commune de résidence : labastide castel amouroux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : labastide castel amouroux AVIS / Tout a été dit contre ce "scandaleux" projet qui est une provocation de la part de grands élus initiateurs de ce projet. Moi,retraité ,ma passion c'est le vélo,(route et VTT);je la connais ma Lande,que je parcours 2 fois par semaine, les côteaux d'Albret,et là devant ces paysages, cet écosystème ,quand je devant les panneaux indiquant le fameux fuseau LGV ,je suis envahi par une grande colère,une indignation légitime et malgré mon âge je suis prêt à me battre contre cette ignominie.
1589	Envoyé le 07/12/2014 Nom : BIDOT Prénom : Michel Département de résidence : 82 Commune de résidence : ASQUES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 82 AVIS : NON à ce Grand Projet Inutile Imposé. OUI à l'entretien et la modernisation des lignes existantes
1590	Envoyé le 07/12/2014 Nom : BIDOT Prénom : Brigitte Département de résidence : 82 Commune de résidence : ASQUES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 82 AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et

	Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : • Elle serait ruineuse : • Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). • Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). • Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. • Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. • Elle serait dévastatrice : • Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. • La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. • La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. • Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. • L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. • Elle est inutile : • À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. • Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco).

	• Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. • La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. • Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur.
1591	Envoyé le 07/12/2014 Nom : BIDOT Prénom : Marie Département de résidence : 82 Commune de résidence : ASQUES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 82 AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : • Elle serait ruineuse : • Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). • Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). • Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. • Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. • Elle serait dévastatrice : • Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter

l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

- La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable.
- La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.
- Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension.
- L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple.
- Elle est inutile :
- À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines.
- Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco).
- Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires.
- La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse.
- Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants.

L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.

Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax
est inutile, ruineux et dévastateur.

1592	Envoyé le 7 décembre 2014 Nom : BIDOT Prénom : Denis Département de résidence : 82 Commune de résidence : ASQUES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 82 AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : • Elle serait ruineuse : • Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). • Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). • Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. • Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. • Elle serait dévastatrice : • Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. • La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. • La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. • Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. • L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. • Elle est inutile : • À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs

	quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. • Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). • Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. • La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. • Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur.
1593	Envoyé le 7 décembre 2014 Nom : LEGAY Prénom : JACQUES ET Cecile Département de résidence : 47 Commune de résidence : Calignac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : EXEMPLE : Pour un gain d'un quart d'heure environ ,sur le trajet Bordeaux Toulouse, le prix de revient de cette ligne nous parait beaucoup trop onéreux. Un coût financier exorbitant que les citoyens devront payer. Il serait beaucoup plus judicieux d'améliorer, d'entretenir, la voie existante, le coût serait moins élevé. Par ailleurs le projet en cours causerait trop de dégâts collatéraux, et humains en particulier. Expropriations et , ou, amputation de propriétés donc de revenus, dans une région productrice de fruits et de vignobles , entre autres. On nous serine journellement qu'il faut faire des économies sur tous les budgets, et que tous, nous devons faire des efforts. Nous le comprenons à condition que toutes les parties concernées en fassent autant. Que ces responsables de projets restent sensés et donnent l'exemple. Ensuite ces donneurs de leçon pourront devenir crédibles , voire écoutés. Pour l'instant ce n'est

	pas le cas. La plupart des lignes de T.G.V. EXISTANTES SONT DEFICITAIRES ; POURQUOI DONC VOULOIR EN AJOUTER UNE DE PLUS A CETTE LISTE ? Nous sommes complètement opposés à ce projet.. Solution : . Réfléchir et d'annuler ce projet aberrant.
1594	Envoyé le 07/12/2014 Nom : CORNIÉ Prénom : BERNADETTE Département de résidence : 33 Commune de résidence : LANDIRAS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDIRAS AVIS : je suis formellement opposée au projet de LGV. J ai déjà participé à des enquêtes concernant ce projet et cela me révolte que l on puisse continuer encore à dépenser de l argent pour des travaux faramineux qui détruiront tout l environnement , qui ne seront utiles qu'aux plus riches et le plus grave, ces nouvelles lignes existeront aux détriments des lignes ferroviaires secondaires. C'est INSUPPORTABLE. Une fois de plus ce ne sera pas le français moyen qui pourra en bénéficier mais au contraire il n'en aura que les inconvénients. Bernadette CORNIÉ
1595	Envoyé le 07122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ensemble du tracé AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : • Elle serait ruineuse : • Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). • Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). • Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. • Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. • Elle serait dévastatrice : • Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la

	totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. • La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. • La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. • Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. • L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. • Elle est inutile : • À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. • Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). • Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. • La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. • Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.
1596	Envoyé le 07/12/2014 Nom : dupiol Prénom : béatrice Département de résidence : 47 Commune de résidence : sainte marthe

	Lieu concerné par vos observations (commune, département) : xantraille 47 AVIS : je suis opposée au projet de la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse car ce projet demande un investissement financier trop important par rapport à la rentabilité... Au moment où le gouvernement demande à ses citoyens de faire des efforts financiers(plus de prélèvements!) pour payer la dette publique, nos élus se permettent de pactiser avec ses grands groupes et leur offre notre argent pour qu 'ils s'enrichissent. stop, stop, stop à ces projets en temps de CRISE! De plus, encore des terres agricoles sacrifiées, détruites, des familles spoliées de leurs biens, des familles détruites moralement par des expropriations abusives. Une enquête publique est soit disant mise en route pour que chaque citoyen exprime démocratiquement son avis , j'ose espérer que dans cet " Etat de Droit", la parole du peuple qui paie sera respectée .. NON A CE PROJET INUTILE COUTEUX béatrice dupiol
1597	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Mc Gregor Prénom : Kei Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde, Lot et Garonne AVIS : Mesdames, Messieurs, La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : • Elle serait ruineuse : Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. • Elle serait dévastatrice : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces

	protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. • Elle est inutile : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Cordialement,
1598	Envoyé le 07122014 Nom : DEGOUY Prénom : LUCIEN Département de résidence : 33 Commune de résidence : BOMMES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BOMMES AVIS :

	Je m'oppose catégoriquement à ce projet de l.g.v en raison de la défiguration de notre environnement girondin mais également des conséquences qui vont en résulter tant sur l'écosystème que sur nos terres viticoles. De plus , ce projet est financièrement démesuré compte tenu de la situation économique de notre pays et des personnes concernés par ces modifications d'infrastructure.
1599	Envoyé le 07122014 Nom : coufignal Prénom : bernard Département de résidence : 47 Commune de résidence : LA SAUVETAT SUR LEDE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : Je pense que déclarer la LGV Bordeaux Toulouse d'utilité publique est une erreur car elle consommera trop de bonnes terres agricoles (vallée de Garonne) , ne sera pas rentable, coûtera trop cher au contribuable pour le service rendu (quelques minutes entre Agen et Bordeaux). Actuellement le TGV circule sur la ligne existante pourquoi ne pas rénover cette dernière même si cela doit engendrer de gênes occasionnelles pendant les travaux ! les conséquences ne seront que passagères comparées aux dégâts irréversibles d'une nouvelle ligne. Merci de prendre en compte mes observations; Cordialement. Bernard Coufignal
1600	Envoyé le 07/12/2014 Nom : ASSOCIATION HALTE A LA POLLUTION Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : SAINTE MARTHE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : xantraille 47 AVIS : l'Association Halte à la Pollution est contre ce projet pour les raisons suivantes: -disparition de milliers d'hectares de terres arables -destruction de milliers d'hectares de forêt -pollutions visuelles et auditives engendrées par de tels travaux -destruction du milieu de vie d'animaux sauvages, très nombreux dans les ères concernées donc destruction des animaux -- dépenses importantes d'argent public afin de réduire de façon insignifiante le temps du trajet Bordeaux Toulouse Pour toutes ces raisons, l'Association s'oppose au projet LGV BORDEAUX TOULOUSE le Président Richard DUPIOL

1600	Envoyé le 07122014 Nom : GRATECAP Prénom : Jacques Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint-Macaire Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud-Gironde AVIS : Projet beaucoup trop coûteux - coûts directs et indirects, tels ceux concernant l environnement - par rapport au faible gain attendu en terme de temps gagné. Un autre type de croissance, moins consommatrice en énergie, est aujourd hui indispensable !
1603	Envoyé le 07122014 Nom : Denoyes Prénom : Béatrice Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint Selve Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Europe, France, Aquitaine AVIS : Bonjour, Je suis contre le projet LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et j'exprime toute ma motivation pour avoir des trains rapides type TGV dans le sud ouest qui rouleront sur les voies existantes à 200-250 km/h, sans la création de nouvelles voies. 1. Financement Ce projet a un coût exorbitant; ce projet sera donc financé au détriment d'autres infrastructures comme le développement de la fibre optique, outil indispensable pour le télé travail et permettre à des petites communes de développer des activités. Connait on les conséquences du financement de ce projet sur les générations à venir? Quelle sera la dette par habitant?

	Comment le rapport de la Cour des comptes est il pris en compte dans l'analyse de l'enquête? 2. Ferroutage Ce projet ne permet pas un réel développement du ferroutage; il me parait indispensable d'avoir une vue prospective pour ce type de transport sur rail et la LGV est d'abord au service de passagers. Comment la part du ferroutage a t'elle été évaluée dans le projet? 3. Europe Ce projet souhaite s'inscrire dans un réseau européen mais le projet s'arrête actuellement à Dax. Raisonner au niveau européen sous-entend qu'on a djéà l'accord au niveau Pays Basque. Que se passera t'il si le Pays Basque rejette la LGV? De plus, un projet alternatif à moindre coût mais avec des trains atteignant néanmoins 250 km/h sur les rails existantes pourrait également s'inscrire dans le contexte d'un développement européen. Par ailleurs, l'Allemagne choisit des trains qui roulent à 250 km/h. Pourquoi seule la France maintient des trains à très grande vitesse de l'ordre de 310-350 km/h? Est ce que la comparaison avec un projet alternatif d'un train qui utiliserait les voies existantes et qui roulerait à 250 km/h est étudiée dans cette enquête? Et si non, pourquoi cette comparaison n'a pas été faite? 4. Aquitaine Comment est envisagé le développement de villes moyennes en Aquitaine sachant que les TER comme par exemple la ligne Langon Bordeaux sont aujourd'hui saturés? 5. Environnement Ce projet ne peut assurer que la protection de zones protégées (eau de Bellefond et de Robert) ou les zones Natura 2000 (Gât mort, Saucats, Ciron etc) sera suffisante. Est ce que le dossier évalue vraiment l'impact des remblais et des travaux sur l'écoulement des eaux notamment celles du Ciron, sur la loutre et le vison d'Europe? Quelles sont les conséquences écologiques de l'utilisation de terre prélevées en Gironde pour les remblais? 6. Enquête réalisée pour le projet Est ce que l'évaluation des voyageurs qui utiliseraient ces lignes LGV prend en compte les nouveaux outils comme le co-voiturage? Si non, est ce qu'on ne peut pas penser que les chiffres ont été grossis? Lors de la réunion publique qui a eu lieu à Langon début décembre, pourquoi la personne de RFF qui est intervenu deux fois (je ne parle pas du chef de projet mais de la personne qui était dans l'assemblée) est venue parler avec un sourire en coin, ce qui donnait une attitude très arrogante? Je regrette que cette personne n'ait pas pu répondre à la deuxième question mais je souligne que son attitude très suffisante pouvait constituer une provocation.
1604	Envoyé le 07122014 Nom : Joubert Prénom : Cathy Département de résidence : 33 Commune de résidence : Le Pian-sur-Garonne Lieu concerné par vos observations (commune, département) :

Le Pian-sur-Garonne
AVIS :

Le projet de LGV est un projet inutile, très coûteux, désastreux pour l'environnement écologique, mal ficelé, irrespectueux de la démocratie.

Le problème du remblai n'a même pas été approfondi. Il transformerait la région en gruyère.
Les impacts sur l'écosystème et notamment sur tous les shunts d'écoulements d'eaux et les nappes phréatiques seraient une catastrophe. M Bayle a du mal à argumenter la protection de la nature. Il tente de défendre son dossier en parlant de distance (par exemple 30 km du Sauternais), ce qui est dérisoire quand on connaît les problèmes de dégradations sur la région. Il parle de suivis sur les années à venir. Un suivi est pour moi la constatation de dégâts déjà impossibles à stopper.

La définition d'intérêt public n'a jamais été définie clairement.
Le seul intérêt de cette LGV du Sud-Ouest serait de gagner quelques petites minutes à certains rares privilégiés. Mais que gagne t'on comme temps en allant se déplacer dans des gares parsemées et isolées ? Des vitesse toujours plus grandes impliquent plus de danger de circulation, pour les humains et pour les animaux.
D'ailleurs on constate actuellement que certaines gares desservant des lignes de TGV sont très peu fréquentées et sont un gros gâchis financier.
Les habitants et élus de notre région et de la Gironde se sont fait bien entendre majoritairement pour marquer leur opposition à cette éventuelle LGV. Des études ont été faites et présentées mais ne sont pas prises en compte par RFF. Ceux qui ne s'opposeraient pas seraient ceux qui y trouveraient une compensation financière et économique personnelle. Au vu du dossier et des réunions, il en ressort que la démocratie selon RFF ce n'est pas la considération de l'avis de l'habitant de la région, mais plutôt celui des grandes entreprises européennes et des personnalités politiques.

Pendant ce temps, le réseau ferroviaire français se dégrade. Les locomotives devenues hors d'usage ne sont pas remplacées. Les liaisons locales sont insuffisantes. Les parkings près des gares ne permettent pas de recevoir tous les usagers. Des murs anti-bruit n'ont pas été construits. Les passages à niveau sont dangereux et mortels.

À titre d'exemple, j'habite près d'une petite gare (Saint-Macaire en Gironde) depuis une dizaine d'années. J'ai fait la bêtise de croire que, déménageant de la CUB, j'allais me rapprocher de Toulouse (pour des convenances familiales) et que j'allais pouvoir aller travailler (vers la CUB et le Sud-Gironde) en train. Or pour Toulouse, mes enfants ou moi-même, étions amenés à aller à Bordeaux (soit Saint Macaire - Langon - Bordeaux - Langon - Saint Macaire de trajets supplémentaires) pour avoir un TGV Bordeaux-Toulouse quand les horaires des autres trains ne nous permettaient pas de faire autrement. Pour aller travailler (plusieurs lieux de travail suivant les besoins de ma direction et des horaires irréguliers), impossible d'avoir des horaires qui correspondent à mes besoins que ce soit pour les allers ou pour les retours, à moins d'arriver en retard au boulot certains matins et de rester très tard auprès des gares en attendant un retour, du lundi au samedi, so
it aucune vie chez moi si je n'utilise pas ma voiture. Et il est impossible de garer sa voiture à la gare de Langon par manque de

	place. Pendant ce temps je subit les nuisances des passages de trains près de ma maison (tremblements et bruit). Pourtant plus de 70 maisons m'entourent mais la SNCF ne fait rien pour nous protéger de ces nuisances. Les 2 passages à niveau ne sont pas sécurisés. Les projets de tunnel ou passerelles ont semble-t-il étaient abandonnés. J'ai assisté à des morts en direct sur le passage à niveau près de chez moi. Je suis tous les jours angoissée à l'idée de franchir la voie ferrée. Tout ce témoignage pour vous dire qu'il y a des choses à améliorer sur le réseau existant : rajouter plus de trains locaux, des aménagements sécurisés aux passages à niveaux et des aménagements anti nuisances. L'argent prévu pour le projet complètement inutile et dévastateur d'une LGV serait bien plus utile à l'amélioration du réseau existant. RFF utilise des chiffres de fréquentations des usagers sur les voies existantes alors que grand nombre d'entres nous avons dû abandonner l'idée d'utiliser le train, faute de communications suffisantes et d'amplitudes d'horaires. D'ailleurs le réseau Covoiturage.fr que nous avons pris l'habitude d'utiliser n'aurait-il pas été racheté par la SNCF en devenant Blabla-Car ? Vous ne pouvez donc pas utiliser des chiffres de fréquentation, ce qui ne correspond absolument pas aux besoins des usagers. Et ce budget faramineux de LGV ne serait-il pas utile aussi pour les écoles et hôpitaux ? Et qui va payer ? L'usager avec un billet trop cher ainsi que les contribuables qui n'utiliseront d'ailleurs jamais ces rames rapides et inutiles ? Alors toujours plus vite et toujours plus cher pour un projet de LGV qui détruirait l'environnement et serait inutile, alors que d'autres besoins existent, moi je dis NON NON et NON. Je suis prête, tout comme des milliers d'autres personnes à soutenir une ZAD si ce projet devait persister.
1605	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Loubrie-Bouttard Prénom : Maryse Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) :Toulouse AVIS : Projet sans rapport avec les besoins du plus grand nombre. Projet dispendieux pour faire"gagner du temps" à un petit nombre d'entrepreneurs!!! à l'aire des nouvelles technologies ,des visioconférences qui permettent de gagner 100% du temps de déplacement puisqu'elles les annulent. Projet qui fait perdre du temps à tous les autres par l'annulation des petites dessertes pour aller au travail ,par le manque de travaux sur les voies existantes qui provoquent retards et ,plus grave, accidents graves. Projet qui n'apportera rien aux départements traversés,massacrés par cette saignées puisque comme son nom l'indique la LGV est faite pour aller d'un point à l'autre le plus vite possible sans s'arrêter! Quant aux arguments "moins de camions,moins d'avions!!! Risible.Depuis le TGV le fret ferroviaire n'a cessé de diminuer et le trafic aérien d'augmenter. Donc NON à ce projet inutile OUI au développement et à l'amélioration des lignes existantes ,à la réouverture de lignes abandonnées .

	PLACE à UN VRAI SERVICE PUBLIC au SERVICE de TOUS.
1606	Envoyé le 7122014 Nom : VERGNES Prénom : Georges Département de résidence : 31 Commune de résidence : BALMA Lieu concerné par vos observations (commune, département) :Caudecoste AVIS : Pourquoi ne pas étudier le reconditionnement de la ligne actuelle: Bordeaux Toulouse: pour un gain de 5 minutes sur la LGV et un coût 3 fois + élevé? Le premier ministre s'en est ouvert en clôture de la 3ième conférence environnementale. Par ailleurs l'entretien de 9000 km de digues françaises(en mauvais état) coûterait 8 à 10 milliards d'euros.Objectif éviter les inondations récurrentes et toujours plus ravageuses !! 220 km de ligne LGV Bx /Tlse… c'est le même coût .... où se situent les priorités et l'intérêt général ???
1607	Envoyé le 07/12/2014 Nom : RAT Prénom : Dominique Département de résidence : 40 Commune de résidence : Geloux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Geloux AVIS : A l'attention de M. le Président de la Commission d'Enquête. M. le Président, A la lecture des pièces du rapport, il apparaît que l'impact direct sur la forêt du projet de GPSO se traduira par la disparition de 2870 ha, principalement en Gironde, dans les Landes et en Lot-et-Garonne sur le massif des Landes de Gascogne. L'impact sur les terres agricoles représente plus de 1200 ha pour sa part, sans parler des zones humides et surtout de 395 propriétés bâties. Outre l'effet direct de consommation foncière, le passage de l'ouvrage provoque un effet de coupure des propriétés et des parcelles forestières qui modifiera durablement leur gestion et leur valeur globale. Il interrompt le réseau de pistes forestières servant à la gestion forestière et à la Défense des Forêts Contre les Incendies (DFCI) et augmente les risques pour la forêt en créant un risque accru de départs de feux et de nouvelles lisières aggravant les dégâts du vent et les attaques phytosanitaires. Au total : o 369 pistes seront interrompues et 11 points d'eau DFCI sont pris dans les emprises, o 2870 ha de forêt seront directement défrichés, ce qui induit une perte de production potentielle de plus de 700 000 m3 (près de 10% de la récolte annuelle de bois du massif des Landes de Gascogne). o La surface des parcelles forestières directement perturbées par le passage de la LGV peut être estimée à 14 350 ha. o 114 propriétés gérées suivant un document de gestion durable seront directement amputées ou coupées en deux. L'impact économique réel de la LGV sur la filière sylvicole, qui est un secteur économique important de la région Aquitaine (35 000

	emplois directs en zone rurale, plusieurs centaines d'entreprises, un pôle de compétitivité Xylofutur) est donc considérable. A l'heure où l'Etat avec la Loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014, veut soutenir une politique forestière ambitieuse, on ne peut que s'inquiéter des conséquences de cette nouvelle et importante saignée. Le poids des bénéfices attendus de ce projet n'est pas clairement évalué par rapport aux coûts supportés par le système économique et environnemental forestier, ce d'autant plus que son financement n'est pas assuré (Rapport Cours des Comptes). Par ailleurs les impacts spécifiques à la phase travaux (occupations temporaires) qui auront des effets durables en forêt, bien au-delà de la fin de la construction de la ligne, ne sont pas non plus précisément évalués : nous demandons une analyse d'impact plus complète sur le sujet. Comme indiqué, l'impact de l'ouvrage sur les propriétés forestières comprend : o l'amputation ou l'éclatement des parcelles unitaires de gestion, o la rupture des voies de circulations à l'intérieur de la propriété et en connexion avec le réseau de circulation publique et de DFCI, o la dévalorisation des biens fonciers par la diminution de surface et l'effet de coupure, o les effets de bordure fragilisant les peuplements riverains. La consommation de foncier supplémentaire liée au rétablissement des pistes ou aux passages à gibier vient encore alourdir le bilan. Par ailleurs, sur toute la partie où la future voie nouvelle longe l'autoroute A65, les propriétés traversées sont doublement impactées. L'effet de ce cumul n'est pas recensé dans l'enquête publique alors qu'il devrait l'être dans l'évaluation de l'impact et nous le demandons. A titre d'exemple, les aménagements fonciers liés à l'autoroute A65 sont encore en cours ! Il est nécessaire que la déclaration d'utilité publique tienne compte de ces effets complexes, qui ne peuvent être tous résolus par les procédures d'aménagement foncier agricole et forestier. Ils doivent faire l'objet d'une évaluation individuelle afin de définir les indemnités les mieux adaptées, dans un cadre négocié avec le Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest. Enfin, concernant le volet de la restructuration foncière et suivant la situation locale, les aménagements proposés peuvent ne pas être la meilleure réponse pour l'ensemble des communes forestières concernées : le concessionnaire doit s'engager sur le financement des échanges et cessions amiables de biens forestiers ainsi que de l'animation nécessaire à leur réalisation. Comme indiqué, l'amputation du potentiel de production forestier est loin d'être négligeable, notamment dans le massif landais. Les défrichements doivent faire l'objet d'une compensation en nature conforme à la note de cadrage régional sur le défrichement établie par la Préfecture de la région Aquitaine en 2012, afin de restaurer à terme ce potentiel de production. Les solutions de compensation doivent être mises en œuvre dans la région Aquitaine afin d'y maintenir le potentiel économique et environnemental.

	Concernant le rétablissement des pistes forestières, et plus généralement des infrastructures servant à la défense des forêts contre l'incendie, le dossier d'enquête publique reprend les principes de réparation du réseau conformes aux préconisations des représentants des Associations Syndicales Autorisées de DFCI (paragraphe 5.2.2.7 du chapitre 5 de la Pièce F Etude d'impact / volume 3.3, p. 118 et 119). Les plans font apparaître un projet de rétablissement de la circulation suffisant. Ces éléments doivent être repris tels quels dans la déclaration d'utilité publique et dans les engagements de l'Etat qui s'imposeront au futur concessionnaire. Par ailleurs, dans le cadre de la protection de la forêt, il doit être acté que le projet de rétablissement n'entraînera pas d'allongement de la durée des trajets pour l'intervention des moyens de lutte contre les incendies et n'aboutira pas à alourdir les charges d'entretien et de fonctionnement pour les Associations Syndicales Autorisées de DFCI, responsables des infrastructures, et pour les propriétaires riverains. De même, les éventuelles procédures administratives dérivant des travaux de restauration des infrastructures DFCI devront être à la charge du concessionnaire. A la lecture du dossier d'enquête publique, j'exprime une forte inquiétude concernant les compensations environnementales qui pourront être demandées pour la destruction des habitats des 197 espèces protégées directement concernées par les emprises et les 250 ha de zones humides identifiées dans le périmètre impacté. Ces compensations devront être définies de façon à ne pas rompre l'équilibre avec la forêt de production afin de ne pas aggraver l'impact forestier déjà lourd du projet. En effet, il est acquis que la forêt de production héberge, directement ou dans les milieux annexes aux semis et plantations forestières une partie non négligeable de la diversité biologique impactée par l'ouvrage. S'agissant de l'analyse de l'impact de l'ouvrage sur la ressource en eau, elle comporte une lacune importante. Il n'est mentionné nulle part que la nappe phréatique est le support de la production forestière, les arbres puisant l'eau nécessaire à leur croissance dans cette ressource. C'est pourtant un élément essentiel pour la définition du futur dossier loi sur l'eau au vu de l'importance des territoires forestiers directement impactés par l'ouvrage. Il est essentiel, dans le contexte du changement climatique, que l'ouvrage ferroviaire et ses annexes respectent le niveau de la nappe phréatique. Par contre, la nécessaire transparence hydraulique sur les crastes et fossés forestiers est bien soulignée dans le dossier, dans les chapitres sur les activités sylvicoles. Il est indispensable que ces engagements soient repris intégralement dans le dossier de déclaration d'utilité publique, et dans le dossier de suivi des engagements de l'Etat et du Maître d'Ouvrage. Par ailleurs, il n'est pas fait mention des émissions de CO2 provoquées par cet énorme chantier, ni l'obligation faite aux opérateurs de les compenser localement dans les reboisements, il est souhaité et souhaitable que cet engagement figure dans les prescriptions imposées aux Maîtres d'Ouvrage. Enfin, le dossier d'enquête publique ne lève pas toutes les questions sur les annexes de l'ouvrage ferroviaire, notamment les infrastructures de transport nécessaires pour alimenter le chantier en phase travaux et les lignes de transport d'électricité nécessaires

	à l'alimentation de la future ligne LGV, leur impact sur le milieu forestier doit être évalué et précisé. Pour conclure, la lecture du dossier d'enquête publique, l'impact du projet sur l'économie forestière, sur l'environnement, sur le territoire, sur les propriétés, les insuffisances de l'évaluation socio-économique en particulier pour les prévisions en matières de trafics, et les imprécisions sur le financement (qui impactera in fine le prix du transport donc le trafic) me conduisent, Monsieur le Président, à donner un avis négatif à ce projet. En vous remerciant par avance de l'attention portée à cette contribution, Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma parfaite considération.
1608	Envoyé le 07/12/2014 Nom : RAT Prénom : chantal Département de résidence : Commune de résidence : geloux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : geloux AVIS : A l'attention de M. le Président de la Commission d'Enquête. M. le Président, A la lecture des pièces du rapport, il apparaît que l'impact direct sur la forêt du projet de GPSO se traduira par la disparition de 2870 ha, principalement en Gironde, dans les Landes et en Lot-et-Garonne sur le massif des Landes de Gascogne. L'impact sur les terres agricoles représente plus de 1200 ha pour sa part, sans parler des zones humides et surtout de 395 propriétés bâties. Outre l'effet direct de consommation foncière, le passage de l'ouvrage provoque un effet de coupure des propriétés et des parcelles forestières qui modifiera durablement leur gestion et leur valeur globale. Il interrompt le réseau de pistes forestières servant à la gestion forestière et à la Défense des Forêts Contre les Incendies (DFCI) et augmente les risques pour la forêt en créant un risque accru de départs de feux et de nouvelles lisières aggravant les dégâts du vent et les attaques phytosanitaires. Au total : o 369 pistes seront interrompues et 11 points d'eau DFCI sont pris dans les emprises, o 2870 ha de forêt seront directement défrichés, ce qui induit une perte de production potentielle de plus de 700 000 m3 (près de 10% de la récolte annuelle de bois du massif des Landes de Gascogne). o La surface des parcelles forestières directement perturbées par le passage de la LGV peut être estimée à 14 350 ha. o 114 propriétés gérées suivant un document de gestion durable seront directement amputées ou coupées en deux. L'impact économique réel de la LGV sur la filière sylvicole, qui est un secteur économique important de la région Aquitaine (35 000 emplois directs en zone rurale, plusieurs centaines d'entreprises, un pôle de compétitivité Xylofutur) est donc considérable. A l'heure où l'Etat avec la Loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la

	forêt du 13 octobre 2014, veut soutenir une politique forestière ambitieuse, on ne peut que s'inquiéter des conséquences de cette nouvelle et importante saignée. Le poids des bénéfices attendus de ce projet n'est pas clairement évalué par rapport aux coûts supportés par le système économique et environnemental forestier, ce d'autant plus que son financement n'est pas assuré (Rapport Cours des Comptes). Par ailleurs les impacts spécifiques à la phase travaux (occupations temporaires) qui auront des effets durables en forêt, bien au-delà de la fin de la construction de la ligne, ne sont pas non plus précisément évalués : nous demandons une analyse d'impact plus complète sur le sujet. Comme indiqué, l'impact de l'ouvrage sur les propriétés forestières comprend : o l'amputation ou l'éclatement des parcelles unitaires de gestion, o la rupture des voies de circulations à l'intérieur de la propriété et en connexion avec le réseau de circulation publique et de DFCI, o la dévalorisation des biens fonciers par la diminution de surface et l'effet de coupure, o les effets de bordure fragilisant les peuplements riverains. La consommation de foncier supplémentaire liée au rétablissement des pistes ou aux passages à gibier vient encore alourdir le bilan. Par ailleurs, sur toute la partie où la future voie nouvelle longe l'autoroute A65, les propriétés traversées sont doublement impactées. L'effet de ce cumul n'est pas recensé dans l'enquête publique alors qu'il devrait l'être dans l'évaluation de l'impact et nous le demandons. A titre d'exemple, les aménagements fonciers liés à l'autoroute A65 sont encore en cours ! Il est nécessaire que la déclaration d'utilité publique tienne compte de ces effets complexes, qui ne peuvent être tous résolus par les procédures d'aménagement foncier agricole et forestier. Ils doivent faire l'objet d'une évaluation individuelle afin de définir les indemnités les mieux adaptées, dans un cadre négocié avec le Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest. Enfin, concernant le volet de la restructuration foncière et suivant la situation locale, les aménagements proposés peuvent ne pas être la meilleure réponse pour l'ensemble des communes forestières concernées : le concessionnaire doit s'engager sur le financement des échanges et cessions amiables de biens forestiers ainsi que de l'animation nécessaire à leur réalisation. Comme indiqué, l'amputation du potentiel de production forestier est loin d'être négligeable, notamment dans le massif landais. Les défrichements doivent faire l'objet d'une compensation en nature conforme à la note de cadrage régional sur le défrichement établie par la Préfecture de la région Aquitaine en 2012, afin de restaurer à terme ce potentiel de production. Les solutions de compensation doivent être mises en œuvre dans la région Aquitaine afin d'y maintenir le potentiel économique et environnemental. Concernant le rétablissement des pistes forestières, et plus généralement des infrastructures servant à la défense des forêts contre l'incendie, le dossier d'enquête publique reprend les

	principes de réparation du réseau conformes aux préconisations des représentants des Associations Syndicales Autorisées de DFCI (paragraphe 5.2.2.7 du chapitre 5 de la Pièce F Etude d'impact / volume 3.3, p. 118 et 119). Les plans font apparaître un projet de rétablissement de la circulation suffisant. Ces éléments doivent être repris tels quels dans la déclaration d'utilité publique et dans les engagements de l'Etat qui s'imposeront au futur concessionnaire. Par ailleurs, dans le cadre de la protection de la forêt, il doit être acté que le projet de rétablissement n'entraînera pas d'allongement de la durée des trajets pour l'intervention des moyens de lutte contre les incendies et n'aboutira pas à alourdir les charges d'entretien et de fonctionnement pour les Associations Syndicales Autorisées de DFCI, responsables des infrastructures, et pour les propriétaires riverains. De même, les éventuelles procédures administratives dérivant des travaux de restauration des infrastructures DFCI devront être à la charge du concessionnaire. A la lecture du dossier d'enquête publique, j'exprime une forte inquiétude concernant les compensations environnementales qui pourront être demandées pour la destruction des habitats des 197 espèces protégées directement concernées par les emprises et les 250 ha de zones humides identifiées dans le périmètre impacté. Ces compensations devront être définies de façon à ne pas rompre l'équilibre avec la forêt de production afin de ne pas aggraver l'impact forestier déjà lourd du projet. En effet, il est acquis que la forêt de production héberge, directement ou dans les milieux annexes aux semis et plantations forestières une partie non négligeable de la diversité biologique impactée par l'ouvrage. S'agissant de l'analyse de l'impact de l'ouvrage sur la ressource en eau, elle comporte une lacune importante. Il n'est mentionné nulle part que la nappe phréatique est le support de la production forestière, les arbres puisant l'eau nécessaire à leur croissance dans cette ressource. C'est pourtant un élément essentiel pour la définition du futur dossier loi sur l'eau au vu de l'importance des territoires forestiers directement impactés par l'ouvrage. Il est essentiel, dans le contexte du changement climatique, que l'ouvrage ferroviaire et ses annexes respectent le niveau de la nappe phréatique. Par contre, la nécessaire transparence hydraulique sur les crastes et fossés forestiers est bien soulignée dans le dossier, dans les chapitres sur les activités sylvicoles. Il est indispensable que ces engagements soient repris intégralement dans le dossier de déclaration d'utilité publique, et dans le dossier de suivi des engagements de l'Etat et du Maître d'Ouvrage. Par ailleurs, il n'est pas fait mention des émissions de CO2 provoquées par cet énorme chantier, ni l'obligation faite aux opérateurs de les compenser localement dans les reboisements, il est souhaité et souhaitable que cet engagement figure dans les prescriptions imposées aux Maîtres d'Ouvrage. Enfin, le dossier d'enquête publique ne lève pas toutes les questions sur les annexes de l'ouvrage ferroviaire, notamment les infrastructures de transport nécessaires pour alimenter le chantier en phase travaux et les lignes de transport d'électricité nécessaires à l'alimentation de la future ligne LGV, leur impact sur le milieu forestier doit être évalué et précisé.

	Pour conclure, la lecture du dossier d'enquête publique, l'impact du projet sur l'économie forestière, sur l'environnement, sur le territoire, sur les propriétés, les insuffisances de l'évaluation socio-économique en particulier pour les prévisions en matières de trafics, et les imprécisions sur le financement (qui impactera in fine le prix du transport donc le trafic) me conduisent, Monsieur le Président, à donner un avis négatif à ce projet. En vous remerciant par avance de l'attention portée à cette contribution, Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma parfaite considération.
1609	Envoyé le 07122014 Nom : DACHARRY Prénom : REGIS Département de résidence : 64 Commune de résidence : BAYONNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOUT AVIS : Bonjour, 1) Ce projet est bien trop cher, comment indiqué par de nombreux rapports officiels, par la cour des comptes et récemment par le premier ministre. 2) Ce projet mettrait en danger l'équilibre financier de tout le système ferroviaire français et notamment tout l'entretien et l'aménagement des voies existantes et futures. 3) Ce projet est inutile. Les associations ont largement démontré que les porteurs de projet ont falsifié les différents chiffres de trafic, fréquentation et autres 4) Ce projet est bien trop destructeur pour l'environnement au vu des maigres avantages mis en avant par les promoteurs. 5) Ce projet est d'un autre temps, révolu. Le système de développement postérieur à la deuxième guerre mondiale touche à sa fin. Tous les fondamentaux ont changé. A l'échelle planétaire, on s'approche de la fin des réserves des métaux et diverses matières premières. Il nous faut revenir à des modes de vie soutenables, ralentir et être globalement moins mobiles. Les LGV n'ont plus de sens dans ce nouveau monde en train de naître. Merci de prendre en compte ma position résolument opposée à ce projet. Régis DACHARRY
1610	Envoyé le 07122014 Nom : COZ Prénom : Stéphane Département de résidence : 33 Commune de résidence : AILLAS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernos Beaulac, 33 AVIS : Ce projet me semble peu approprié d'un point de vue économique,

	en ces temps de restriction budgétaire générale rognant de plus en plus les droits de chacun d'entre nous et ce dans tous les domaines, même les plus essentiels comme l'éducation et la santé. Il me semble peu adapté également dans la mesure où ces grands investissements enrichissent essentiellement des grands groupes dont le comportement civique ne justifie pas ces largesses (emploi de ressortissants européens non déclarés et exploités de manière indigne comme sur le chantier de l'EPR, course à la réduction des "charges" et désengagement d'un effort collectif de financement de la solidarité pourtant bien vite évoquée en cas de difficultés...) D'un point de vue plus local, ce projet me semble également potentiellement négatif d'un point de vue environnemental et humain, par la variété des sites fragiles qui sont traversés. Notamment le Ciron, cours d'eau peuplé de nombreuses espèces fragiles et protégés dont le vison d'Europe. On peut aussi regretter qu'un des plus grands massifs forestiers d'Europe voit son unité une nouvelle fois mise à mal par une longue barrière supplémentaire, après la percement de l'autoroute de Gascogne. Ces longs rubans cernés de grillages, même si l'on y aménage quelques points de passages pour la faune perturbe grandement la liberté de leurs déplacements. Les populations se voient elles aussi profondément perturbées par la modification de leur paysage, de leurs trajets, de leurs routes, de leurs sentiers, fruits de centaines d'années de déplacements, d'usages, parfois derniers témoins de temps disparus. Leur vie se verra largement dérangée par les nuisances inévitablement provoquées par des travaux de cette ampleur et pour de nombreuses années par le trafic de trains traversant à grande vitesse ce paysage habituellement d'une grande tranquillité. On peut enfin regretter que tous ces chamboulements, ces désagréments, ces détériorations ne débouchent sur aucun progrès significatif en matière de transport dans une région qui ne bénéficie que de très peu de solutions de transport alternatifs à l'automobile individuelle indispensable dans un territoire où populations et services sont largement dilués dans l'espace. Le gain, somme toute limité, de temps que permet cette infrastructure ne servira pas directement aux populations les plus touchés par son arrivée puisque l'accès au réseau ferré ne sera pas amélioré dans notre territoire.
1611	Envoyé le 07 décembre 2014 Nom : BARBE Prénom : Jean-Luc Département de résidence : 47 Commune de résidence : Le mas d'agenais Lieu concerné par vos observations (commune, département)/ Lot et garonne AVIS : Projet LGV bordeaux toulouse. Elu depuis 2008 au sein de la chambre départementale du lot et Garonne en tant que conseiller général du Mas d'agenais, je suis très intéressé depuis les premières études faites sur ce dossier LGV. Historiquement le territoire du massif forestier du Mas d'agenais était concerné par un possible trajet. Déjà lourdement saignée par le trajet autoroutier, cette forêt de feuillus millénaire aurait subi un dommage irrémédiable. Le choix orienté plus au sud au sein des forêts de pins ne modifie

	pas mon opinion sur l'obsolescence de ce projet. Son coût d'investissement pharaonique au regard du temps "gagné" n'est pas le seul argument qui me motive. Le Lot et Garonne dans la grande majorité de son territoire ne gagnera aucun temps de déplacement vers la capitale, en particulier les voyageurs de la partie ouest du département qui, actuellement prennent le train vers Bordeaux depuis la gare de Marmande. Le fait de devoir se déplacer vers les gares d'Agen ou de Bordeaux sera perte de temps. Le développement de la LGV laisse un gros doute quant à l'entretien de la ligne actuelle et dans le maintien des fréquences des trains locaux. La majorité des trajets quotidiens des lot et garonnais qui prennent le train, sont orientés plus sur les choix d'horaires et les fréquences de trajets proposés que sur l'éventuel gain de quelques minutes qui ne pourront se faire sans une diminution des choix actuels d'horaires. Je peux comprendre que le grand Toulouse soit intéressé par ce projet, mais tenter de faire croire que le Lot et Garonne y gagnera en attractivité et en développement économique me parait outrancier. Les EPCI telles que Val de Garonne Agglomération, la communauté de communes des Coteaux et Landes de Gascogne, et les autres communautés du nord du département seront plus attentives sur le maintien, la mise aux normes modernes et la revitalisation de la ligne actuelle que sur une LGV pour développer leur attractivité territoriales respectives. Les lignes LGV actuelles, même les plus "rentables", sont toutes déficitaires. Le prestige ne peut tout expliquer et l'engagement réciproque des deux Présidents de régions passe outre les études existantes. La modernisation de la ligne existante avec le gain de temps proposé, me parait pertinente. Cela permettrait d'utiliser pleinement cette ligne actuellement peu chargée et d'avoir la garantie du maintien des trains locaux régionaux essentiels à notre quotidien lot et garonnais. Une difficulté demeure quant aux traversées des agglomérations et passages en secteurs urbanisés, mais nul doute que des travaux adaptés permettraient de vaincre les problèmes de sécurité ou de bruit sans atteindre les sommes à investir pour une nouvelle ligne destructrice en espace rural précieux. Je suis résolument contre la poursuite de ce projet faussement "moderne", basé sur une technologie déjà dépassée et qui sera définitivement obsolète à son éventuelle mise en service (plus d'un demi siècle depuis son origine!) Je suis pour l'abandon total et définitif de la construction d'une ligne nouvelle.

	Je suis pour la modernisation et entretien de la ligne actuelle Bordeaux Toulouse. Jean luc Barbe Conseiller général du Mas d'agenais Vice président du conseil général du lot et Garonne.
1612	Envoyé le 07122014 Nom : DACHARRY Prénom : ALBERTE Département de résidence : 64 Commune de résidence : BAYONNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 AVIS : Je m'oppose à ce projet pour les raisons suivantes : Comme indiqué par Mr le premier Ministre, il est bien plus important d'entretenir le réseau actuel. Un gain de temps de quelques minute au prix de milliards, pour quelques uns seulement, est une ineptie économique et démocratique. La destruction de plusieurs sites remarquables est bien plus préjudiciable que la prise en compte qui en est faite dans le projet.
1613	Envoyé le 07122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : BAYONNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 AVIS : Je m'oppose à ce projet pour les raisons suivantes : Projet très très cher dans un pays en crise plein de dettes, cela ne profitera qu'à quelques grosses multinationales (du BTP notamment) qui engrangeront de gros bénéfices. Tout cela pour quelques gains de quelques minutes qui vont coûter très cher. Il est bien plus important d'entretenir les lignes existantes et de remettre en état d'ancienne petites lignes qui desservent les liens de proximité. Merci de prendre en compte ma position.
1614	Envoyé le 7 décembre 2014 Nom : SALANE Prénom : Jackie Département de résidence : 47 Commune de résidence : AIGUILLON Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47 AVIS :

	La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général car les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF. Cette construction provoquerait de graves nuisances et son coût faramineux affecteraient les impôts de tous les citoyens du Grand Sud-Ouest. ■ Non à ce projet ruineux : - Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). - Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. - Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. - Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. - Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État. - La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique. - Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. ■ Non à ce projet dévastateur : - Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. - La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). - La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3(remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. - Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique d'un train croît proportionnellement au carré de sa vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de celle ci. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. - L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits

	et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations, poussière, boue, bruit, vibrations, etc. - L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti, À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation ! ■ Non à ce projet inutile : - Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. - À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains. - Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco). - Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». - La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. - Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.
1615	Envoyé le 07122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : BAYONNE Lieu concerné par vos observations (commune, département : 40 AVIS : Bonjour,

	Je m'oppose à ce projet : - le coût est démesuré - le projet est inutile, quelques minutes de gagné pour des milliards - les dégâts sur l'environnement
1616	Envoyé le 7 décembre 2014 Nom : Damaggio Prénom : Jean-Paul Département de résidence : 82 Commune de résidence : 82210 Angeville Lieu concerné par vos observations (commune, département) : la ligne AVIS : Aux commissaires enquêteurs Le bilan de l'EUP ? Le soir de la réunion de Bressols organisée par les commissaires enquêteurs, quand quelqu'un a fait observer qu'entre la ligne POLT et la LGV Toulouse-Paris, il y avait 148 km de différence, Monsieur Bayle, impassible, a évoqué en réponse, « quelques kilomètres de différence ». Quand on sait qu'une LGV coûte 26 millions du km il s'agit d'une insulte à 148 X 26 soit 3848 millions d'euros, une paille pour un responsable habitué à manipuler les chiffres ! Nous avons joué le jeu de l'enquête d'utilité publique car depuis cinq ans nous tentons de répondre au projet par des arguments, malheureusement cette réponse « quelques kilomètres » est symbolique des insultes auxquelles nous avons dû faire face, une insulte du même ordre que l'absence des commanditaires du projet à la réunion toulousaine des mêmes commissaires. Il se trouve qu'en ce 3 décembre, nous apprenions par une fuite, que le Conseil d'Etat refuserait la DUP de la LGV Limoges-Poitiers pour redonner un peu de vie à la dite ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) que je préfère appeler Paris-Cerbère. Oui cette ligne a été condamnée par des politiques qui, dans le secteur où elle passe crient "Urgence POLT" sans condamner les LGV, à l'inverse des associations qui se battent en faisant le lien. Il est possible d'inverser la tendance en inventant pout cette ligne POLT un avenir fait d'originalité, d'inventivité et en l'adaptation aux conditions nouvelles. Il ne suffit pas de dire "urgence polt" encore faut-il promouvoir les études pour changer la tendance lourde. 7 décembre 2014
1617	Envoyé le 07122014 Nom : JACQUEMARD Prénom : Ivan Département de résidence : 82 Commune de résidence : GRISOLLES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je suis opposé à la création d'une nouvelle Ligne à Grande Vitesse car elle n'est pas d'utilité publique et ne répond pas à l'intérêt général. Ce n'est pas la seule solution, il existe des alternatives. Voici les éléments sur lesquels je m'appuie pour fonder ma position. Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. La priorité est au développement du réseau TER et l'entretien, la modernisation des lignes et machines

existantes pour offrir un service public de qualité pour répondre au besoin du plus grand nombre.
Vu le coût de construction exorbitant de la LGV (la construction d'1km de LGV est équivalent à la construction d'1 lycée), accentuée par les restrictions budgétaires faites aux collectivités, sa construction se fera au détriment des TER et des lignes existantes en particulier et de toute politique publique en générale.

Le dossier d'enquête publique maintient le flou sur le financement. Ce projet, s'il devait avoir lieu, n'est pas de la compétence des régions qui ont pour compétence les TER. Compte tenu de la baisse des dotations de l'état aux collectivités locales, si le projet de LGV venait à voir le jour, il serait supporté financièrement par l'ensemble des citoyens de ces collectivités qui verraient par ailleurs une baisse du service public ferroviaire de proximité : ce n'est pas d'utilité publique.

Pour répondre au besoin de relier Toulouse à Bordeaux en moins de temps, il existe des solutions alternatives (cf. étude CLARACO commandée par un collectif d'élus de Lot-et-Garonne) s'appuyant sur la modernisation de la lignes existante Toulouse-Bordeaux : il est possible en dépensant 1/3 du budget de la LGV de relier Toulouse à Bordeaux avec une différence de temps de trajet de 6 minutes (avec arrêt à Montauban et Agen) ou de 13 minutes pour un train direct.

Concernant les temps de trajets annoncés pour relier Toulouse à Paris par la LGV en plaquant le modèle actuel de la LGV Paris-Marseille sur Parie-Toulouse, l'étude CLARACO démontre que le temps moyen de parcours sera de 3h42 t non les 3h10 annoncés par RFF. Toutes les études montrent qu'il y a report modal de l'avion vers le train si le temps de trajet passe sous la barre des 3h00. Dans ces conditions, le report modal de l'avion vers la LGV ne tient pas.

D'un autre côté, il existe aussi une ligne nationale Paris-Orléans-Limoge-Toulouse (POLT) qui a le double avantage d'être direct (680km au lieu de 830km sur le projet de LGV) et d'irriguer les territoires (Toulouse, Montauban, Caussade, Cahors, Brive, …). Le projet de LGV, vu son coût exorbitant, n'est pas compatible avec le maintien et la modernisation de cette ligne.

Le projet de LGV est un projet dévastateur pour la nature : plus de 4800ha dévastés, une balafre qui n'épargnera pas les zones humides, les espaces protégés. Ce sera plus de 30 millions de m3 de matériaux à importer avec la création de nombreuses nouvelles gravières, plus de 2300 rotations de camions par jour pendant la durée du chantier. Arrêtons avec l'artificialisation des terres utiles au fonctionnement de notre société.

Pour répondre au besoin de relier Toulouse à Paris en moins de temps, la solution de créer une nouvelle LGV n'est pas d'utilité publique : elle est destiné à une minorité de voyageurs, elle est ruineuse financièrement et dévastatrice pour la nature et l'environnement.
Il existe des solutions alternatives pour relier Toulouse à Bordeaux en TGV sur lignes existantes avec des temps de trajet équivalent, pour 1/3 du budget, et avec un impact faible sur l'environnement, tout en permettant de développer le transport local TER et de moderniser la ligne POLT.

Pour finir, je pense que le modèle de la vitesse, du toujours plus vites, du toujours plus fort, des pôles de compétitivité, de la compétition amènera à la ruine de notre société. Pourquoi certains

	ont désiré leur LGV pour leur territoire, pour leur région ? Uniquement pour des questions de compétitivité, d'égo, parce que c'est le modèle majoritaire, parce qu'une grande ville se doit d'avoir sa LGV : c'est un modèle du passé ! Le progrès, c'est de penser autrement, de penser au partage, à la coexistence, à l'équilibre, à l'aménagement du territoire. Arrêtons avec cette croissance, cette recherche de la compétitivité à toute épreuve, cette guerre économique, cette fuite en avant qui nous amènera tous dans le mur. Il est grand temps d'apprendre à réutiliser et à adapter ce que nous avons déjà plutôt que de créer toujours du neuf « ailleurs ». Ivan Jacquemard Grisolles (82)
1618	Envoyé le 07122014 Nom : Groupe EELV Bègles Prénom : Marianne Département de résidence : 33 Commune de résidence : BEGLES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE - BEGLES AVIS : Enquête publique portant sur la création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, opération du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) Le groupe EELV Bègles-Villenave d'Ornant émet un avis défavorable à cette déclaration d'utilité publique pour les raisons suivantes : Les écologistes veulent des liaisons plus rapides et plus modernes pour l'Aquitaine pour répondre aux besoins présents et futurs de la population et aux besoins d'un développement équilibré des territoires. Nous rappelons que l'urgence est donc à l'entretien et à la modernisation des infrastructures existantes, dont on ne saura faire l'économie, LGV ou pas. Nous avons besoin de réseaux qui irriguent le territoire et ne font pas que le traverser, afin de permettre aux habitants du Sud Ouest d'utiliser les transports en commun au quotidien. En effet, seuls 40 000 aquitains prennent quotidiennement le TER (qui rassemble 90% des usagers du train). C'est donc sur l'attractivité des transports du quotidien que doivent porter en priorité études et investissements. De plus, il faut fortement soutenir une politique de fret volontariste avec un recours accru aux transports combinés par le développement de la gare de triage d'Hourcade. Nous rappelons également que la grande vitesse est possible techniquement pour les lignes dont nous parlons aujourd'hui. La confusion est souvent faite entre la Grande Vitesse et les lignes réservées à des trains roulant à Très Grande Vitesse c'est-à-dire dépassant les 250 km/h. Au niveau international, l'UIC (Union Internationale des chemins de fer) considère que la grande vitesse (c'est à dire une vitesse moyenne de 220 km/h) est une réponse adaptée à la situation financière qui nous est imposée par la crise. C'est d'ailleurs le choix qui est fait dans bon nombre de pays européens. La totalité du projet GPSO est chiffré à 13 milliards d'euros alors que l'État ne peut investir que 2,5 MD€ par an pour le financement global de l'ensemble des projets.

	A l'échelle de la CUB, si on se réfère au protocole de financement adopté en conseil en janvier 2009, la participation de notre collectivité est attendue à hauteur de 101 M€ pour le projet GPSO, dont 11M€ pour le tronçon commun aux 2 branches, 25M€ pour le tronçon Sud Gironde – Toulouse et 65M€ pour le tronçon Sud Gironde Espagne. Ces chiffres étant basés sur une valeur 2006 et le coût du GPSO ayant augmenté de + 169% en 6 ans (7,8 milliards d'euros fin 2011 contre 10 milliards a minima aujourd'hui), on peut estimer qu'a minima la participation financière de la Cub sur ces 2 projets reviendrait aujourd'hui à 270 Millions d'euros. Soit l'équivalent de plus de 13 kms de tramway, ou 25 kms de BHNS… Or des alternatives crédibles à la construction d'une ligne nouvelle existent sur ces liaisons. La modernisation de la ligne existante apporterait en effet quasiment le même gain de temps de parcours pour une empreinte écologique bien moindre et un coût bien inférieur. Cette alternative présente également le mérite d'éviter les gares « patates » à l'extérieur des villes, qui ne sont pas un modèle d'aménagement du territoire, loin s'en faut. Pour des économies très fortes : 6 milliards d'euros d'économies pour seulement 6 minutes d'écart ! Le dernier rapport de la Cour des Comptes montre de sérieux doutes sur la rentabilité des nouvelles LGV, il annonce la fin du tout LGV. Jusqu'à présent, aucun exemple de développement économique de territoires traversés par les LGV ; Les LGV vont à l'encontre de la nécessaire relocalisation de l'économie. Europe Ecologie-Les Verts n'accepte pas la privatisation du réseau ferré car la construction et l'exploitation de ces projets de LGV sont en effet octroyées par l'Etat à des groupes privés du BTP sous la forme de concessions très juteuses financièrement pour eux. Fait aggravant, la SNCF devra payer des péages de plus en plus élevés aux concessionnaires pour faire circuler ses trains sur les LGV, ce qui augmentera le coût du voyage et le rendra de plus de plus en plus difficilement accessible aux gens de condition modeste. Enfin, ce chantier inutile consommerait énormément d'espace et aggraverait l'artificialisation des terres (16 ha par km de voie construite), dénaturerait 4 830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles. L'emprise de la LGV n'épargnerait ni les zones humides, ni les espaces protégés (ZNIEFF, Natura 2000), ni les nappes phréatiques, ni les sources d'eau douce qui alimentent la CUB. De plus, les travaux entraîneraient de nouvelles gravières, création de ligne HT… Au-delà de 160 km/h, la consommation des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation électrique importante qui exige, naturellement, la construction de lignes à haute tension. Concernant les travaux qui se dérouleront sur les villes de Bègles et Villenave d'Ornon : Nous demandons que les insertions urbaines des protections acoustiques et anti vibratoires devront être étudiées en concertation avec la population proche afin de mieux définir leurs structures (traitement acoustique des façades, hauteurs des murs, végétalisation, transparence…) et ainsi s'adapter parfaitement au contexte local. En aucun cas, ces protections ne devront créer de fractures urbaines de part et d'autre de la voie ferrée. Pour finir,

	ces dispositifs devront également permettre une liaison piéton vélo Nord-Sud. Afin de réduire les sources de bruit, il est indispensable de procéder à la rénovation de l'ensemble des voies (en insistant sur le fret qui est le plus bruyant). Il est indispensable de réaliser des aménagements permettant des cheminements cyclables et piétons avec une mise aux normes pmr des trottoirs et voirie, ainsi que des rénovations et des créations de passerelles pieton-vélo. La gare de Bègles doit devenir un véritable pôle intermodal TER, Tram, Bus pour assurer le lien avec le sud du département.
1619	Envoyé le 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : LEOGNAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LEOGNAN AVIS : Je préfère le développement des transports en commun locaux, utiles à beaucoup de personnes, permettant une fluidité des déplacements pour un impact environnemental moindre. Plutôt que des méga-structures coûteuses à construire ... et à utiliser. Je vous remercie de me donner la possibilité de m'exprimer. Cordialement, Patrick Borroz
1620	Envoyé le 07/12/2014 Nom : PAULY Prénom : christiane Département de résidence : 33 Commune de résidence : podensac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : Je m'oppose au projet de LGV sud Ouest : Je refuse l'impact écologique sur le micro-climat du sauternes, sur les paysages forestiers et viticoles.
1621	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Vergès Prénom : Denis Département de résidence : 40 Commune de résidence : Seyresse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Dax AVIS : • Ce projet ruineux ne profitera qu'à une minorité de nantis qui, la plupart du temps, à commencer par les décideurs, ne paieront pas leur place ; • Personne ne parle du prix d'un Dax-Paris par la LGV ; comme il y aura peu de voyageurs mathématiquement le prix de la place va grimper ; • Personne ne parle du mur que crée une ligne LGV dans un territoire... • Peu de gens savent que la majorité des trajets effectués par les français le sont en TER • Personne ne s'est projeté dans le cas d'un déraillement d'un train

	LGV ; combien de morts pour 100 passagers ? • Je trouve scandaleux de payer quatre fois pour ce projet dispendieux : communauté, département, région et état. • Si la LGV était la clé pour un développement économique pourquoi le TGV (du moins c'est le nom que l'on donne pour un train très cher qui se traîne jusqu'à Tours) n'a t-il strictement rien apporté au développement de Dax ? Conclusion : au fou !
1622	Envoyé le 07122014 Nom : edouard Prénom : mireille Département de résidence : 33 Commune de résidence : villandraut 33730 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : Elle serait ruineuse : Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. Elle serait dévastatrice : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance

	électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. Elle est inutile : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. Nous nous y opposons !
1623	Envoyé le 07122014 Nom : Delcros Prénom : Gilles Département de résidence : 33 Commune de résidence : Léognan Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Les projets GPSO ne concernent qu'une part très réduite de la population au niveau national et local. Ils ne concernent qu'une part très réduite des usagers des chemins de fer. Les avantages qui leurs sont abusivement attribués sont également très limités: les gains de temps par rapport à ceux qui obtenus dans les projets alternatifs de rénovation et complément des voies existantes sont minimes (de l'ordre de la dizaine de minutes sur Bordeaux Toulouse) et dérisoires face aux coûts financiers, sociaux

	et environnementaux. Comment peut-on dire que ces projets sont d'utilité publique? Les inconvénients liés aux GPSO sont par contre beaucoup plus lourds, amènent à se prononcer fermement contre ces projets: - les travaux et infrastructures prévus vont mettre en danger et dégrader des sites vitaux sur lesquels sont situées des nappes phréatique et réserves d'eau potable. Les ponts prévus sur le Gat mort et le Saucats obligent la pose de nombreux piliers pour lesquels de profonds forages seraient réalisés. - le coût du projet, dont l'augmentation régulière depuis les premiers chiffrages ne permet pas de connaître le montant définitif, va engendrer un endettement incompatible avec la dette déjà existante, pour l'état, les collectivités territoriales, et aussi pour RFF. Je suis opposé à ce projet et je demande que le financement prévu soit explicité.
1624	Envoyé le 08122014 Nom : Martins Prénom : Département de résidence : 33 Commune de résidence : 33610 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : La traversée du sauternais par la LGV va bouleverser l'équilibre météorologique qui donne sa specificité à la production vinicole. La pourriture noble qui confère aux raisins un taux de sucres unique au monde repose sur un rapport spécifique entre la proximité des forêts et des vignes. NON A LA TRAVERSÉE DU SAUTERNAIS PAR LA LGV.
1625	Envoyé le 07/12/2014 Nom : LEQUIME Prénom : JULIE Département de résidence : 78 Commune de résidence : MONT DE MARSAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Je suis contre ce projet, qui n'apportera aucun développement du territoire, et à pour corolaire une destruction écologique des milieux traversées. Si on parle d'aménagement du territoire, il serait bien plus intéressant de rénover les lignes existantes et de développer les lignes locales non rentables mais tellement importantes. Que l'argent public soit utilisé pour soutenir le maillage départemental voire régional, plutôt que pour des grands projets qui ne font plaisir qu'aux élus qui les commandent et aux entreprises privées qui seront payés pour les faire.
1626	Envoyé le 07122014 Nom : Ferreira Prénom : Département de résidence : 33 Commune de résidence : 33700 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33

	AVIs : La traversée du sauternais par la LGV va bouleverser l'équilibre météorologique qui donne sa specificité à la production vinicole. La pourriture noble qui confère aux raisins un taux de sucres unique au monde repose sur un rapport spécifique entre la proximité des forêts et des vignes. NON A LA TRAVERSÉE DU SAUTERNAIS PAR LA LGV.
1627	Envoyé le 07122014 Nom : BLANC Prénom : ALEXANDRA Département de résidence : 47 Commune de résidence : XAINTRAILLES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : XAINTRAILLES 47 AVIS : je me permets d'émettre un avis négatif sur la réalisation de ce chantier. En effet, une ligne BORDEAUX-TOULOUSE existe déjà et les travaux de construction d'un nouvelle ligne qui seront engagés n'ont pas un grand intérêt quand on voit en face les arguments écologiques de préservation de la faune et la flore ainsi et surtout le coût de réalisation que cela va engendrer. Effectivement on peut prétendre à des emplois mais ils ne seront que temporaires et ne feront pas de réelles créations puisque ce seront les mêmes grandes entreprises qui réaliseront ces chantiers là... Au regard des différentes études qui ont été faites, il n'est pas sur du tout que la création d'une nouvelle ligne aboutirait à un gain de temps par rapport notamment à l'aménagement des voies existantes. De même l'argument du désenclavement du Lot et Garonne notamment n'est pas réaliste compte tenu du fait que si l'on veut vraiment gagner du temps, il faudra que ce TGV s'arrête le moins possible et que par conséquent, AGEN, seule ville de ce département où le TGV s'arrêtera, ne verra souvent que le train passer ! La France est déjà suffisamment endettée et ce projet aura certainement pour conséquence d'augmenter les impôts de tous ...
1628	Envoyé le 07122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : Parentis en Born Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux-Toulouse AVIS : Non à la LGV - Oui à l'amélioration des lignes existantes - projet trop coûteux par rapport aux inconvénients qu'il entraîne - projet portant atteinte sérieuse à l'environnement (vallée du Ciron, Forêt des Landes déjà impactée par l'A65 qui n'est même pas rentable) - les petites communes n'en bénéficieront pas - à quoi ça sert de gagner 20 minutes si la correspondance avec le TER fait perdre 1h30. - c'est le projet d' une minorité (les élus) qui concocte des projets, dépense beaucoup d'argent des contribuables en études puis en communication pour faire avaler des infrastructures par le biais

	d'enquête publique faussée, compliquée à souhait pour que les gens ne comprennent rien et dont les commissaires enquêteurs étant rémunéré par les porteurs de projets donne un avis favorable dans 95% des cas et qui ne tiennent aucun compte des observations des associations de défense de l'environnement qui sont obligées pour faire respecter la loi et la démocratie de porter ces affaires devant les tribunaux débordés.... Nous voulons être consulté avant les études, dés l'origine du projet par référendum.
1629	Envoyé le 07122014 Nom : AT Prénom : JOEL Département de résidence : 31 Commune de résidence : Ramonville saint agne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 AVIS : Ce projet de ligne LGV Bordeaux Toulouse n'est pas pour moi un projet utile, de première nécessité. Pourquoi relier Toulouse à Paris en 3h alors qu'une solution moins onéreuse consistant à rénover l'existant permettrait une liaison en 4h ? On oublie de préciser que seulement quelques trains effectueront le parcours en 3h, l'immense majorité des trains s'arrêtant dans les gares de villes moyennes. Par ailleurs, ce n'est pas un projet protégeant l'environnement : des terres seront rendues définitivement inexploitables, des lignes à haute tension devront être construites (ce n'est pas un mode de transport économe en énergie), des milliers de personnes auront une nuisance à leur porte, sans bénéfice aucun. Midi-Pyrénées peut-elle se payer ce luxe ? Alors que des centaines de villages isolés se meurent, que les services sont de moins en moins assurés dans les campagnes, qu'il y a des lycées et hôpitaux à rénover, une ligne de métro à prolonger, etc... Mes parents ont payé pour les autres lignes LGV ! Pourquoi donc l'ensemble de français de paye t-elle pas pour Toulouse, quatrième ville de France ? C'est profondément anti-démocratique. Je vois déjà, derrière ce projet, de très nombreuses spéculations autour de l'immobilier. La côte immobilière en centre ville d'Aix en Provence est trois fois plus élevée qu'à Toulouse. La raison : une connexion rapide avec Paris. Ce dernier point trop peu souvent évoqué, est à mon sens l'une des principales raisons à ce projet, que nous ne vérifierons qu'à posteriori.
1630	Envoyé le 07122014 Nom : Planty Prénom : Xavier Département de résidence : 33 Commune de résidence : Sauternes Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Vallée du Ciron AVIS : En tant que gérant du Château Guiraud, 1er Grand Cru Classé en 1855 à Sauternes, je souhaite attirer votre attention sur la nature désastreuse de ce projet au plan socio-économique et écologique, particulièrement au sein de nos appellations. DES APPELLATIONS HISTORIQUES MISES EN DANGER

Le cas particulier de Sauternes et Barsac : une menace généralisée, à travers le microclimat local.

S'il est vrai que le tracé ne semble pas nous concerner directement puisque la ligne ne passerait pas sur le territoire de nos appellations, il nous met cependant gravement en danger en portant atteinte à notre climatologie, à travers ce qui est notre berceau écologique : la vallée du Ciron.
En effet, comme des siècles de production de nos appellations l'attestent, et comme il est inscrit dans nos cahiers des charges dans la partie traitant du lien au terroir (note 1), nous sommes totalement dépendants de l'écosystème de la vallée du Ciron, qui conditionne le microclimat de nos appellations. Or, c'est ce microclimat qui permet l'apparition et le développement de ce qui fait la spécificité de nos appellations, la fameuse pourriture noble : nos vins liquoreux uniques et universellement célèbres ne peuvent être produits sans ce champignon microscopique, le Botrytis Cinerea. Ce qui garantit le bon développement de ce champignon, sous sa forme noble, c'est précisément une alternance de brouillards et de soleil en automne, bien connue comme étant un climat bien particulier à notre région, où il est très commun que les brumes matinales ne se lèvent pas avant 13h.
Comme l'expliquent parfaitement les cahiers des charges des AOC Sauternes et Barsac (note 2), ces brouillards sont très directement liés à notre berceau, la vallée du Ciron : les eaux de cette rivière sont plus froides que celles de la Garonne, où elle se jette entre Preignac et Barsac. Le boisement de cette zone permet également à ces brumes de stagner. Or, cette vallée est gravement impactée par le tracé de l'ouvrage : il coupe la rivière Ciron en trois endroits et 30 de ses affluents, traverse son bassin versant sur plus de 100km, endigue les eaux, impacte 40 zones humides et les nappes d'eaux sous-terraines. Le risque de perturbation de l'alimentation et de la fraîcheur du Ciron est donc extrêmement important. Et par voie de conséquence, c'est un produit et une région uniques au monde, de ceux qui font la renommée de la France depuis des siècles, qui risquent de disparaître !
Les conséquences aux plans socio-économique, environnemental, humain, seraient clairement catastrophiques :
- Les vignobles de Sauternes et Barsac couvrent 2 200 hectares, sur une zone de 6 000 hectares, ils représentent 170 producteurs, font vivre directement de nombreux foyers, et bien plus encore indirectement. L'œnotourisme y est en plein essor et représente un avenir très encourageant pour cette zone géographique et bien au-delà.
- Ils sont garants de la préservation du paysage de toute cette région, par ailleurs remarquablement belle, et qui attire de plus en plus un tourisme de bon niveau économique et culturel.
- Les vins de Sauternes sont universellement connus et appréciés. Comme le précise également le cahier des charges : « La notoriété des vins de Sauternes s'est établie tôt dans l'histoire autour de châteaux emblématiques dont le plus renommé, le château d'Yquem, est mondialement connu. Le classement des vins de Bordeaux de 1855, avec le seul «Premier Cru Supérieur » décerné au château d'Yquem, 11 premiers crus et 15 seconds crus à Sauternes, reconnaissait très largement la suprématie de cette appellation en Gironde. Ce classement prenait en compte les prix atteints des vins car ils traduisaient leur qualité. Aujourd'hui encore, leur notoriété ne se dément pas, la conjugaison d'un environnement remarquablement adapté à la culture de la vigne, d'un microclimat particulier et de l'installation de vignerons précurseurs a instauré des pratiques

	spécifiques à l'obtention de grands vins liquoreux appréciés des connaisseurs du monde entier. » Cette problématique particulière n'a, à aucun moment, été étudiée par les responsables du projet, et elle est corrélée de façon plus générale à un impact désastreux sur l'environnement de cette région, particulièrement précieuse et fragile en terme écologique. Dotée de nombreuses parcelles classées en espaces naturels sensibles, classée Natura 2000, cette vallée du Ciron constitue l'une des plus rares ripisylves d'Europe, particulièrement remarquable au plan de la faune et de la flore (hêtraie résiduaire) et de son réseau hydrographique exceptionnel « protégé » par 3 ZNIEFF (Réseau hydrographique du Ciron-Les gorges du Ciron-Réseau hydrographique amont du Ciron, étang et zones marécageuses des confluences). La « Haute Landes » est également une constituante clé du massif forestier gascon, particulièrement attirante pour les oiseaux migrateurs et refuge des grands mammifères. Il est également à souligner que la DREAL et le Syndicat du Bassin du Ciron développent un programme d'intérêt national de protection et de restauration de la biodiversité : la contradiction est flagrante ! Le passage de la ligne y serait donc particulièrement destructeur, avec des conséquences sur un rayon très large. L'équilibre agro-sylvo-cynégétique serait mis à mal, la faune sauvage empêchée de circuler par les cloisonnements. Les atteintes aux eaux (nappes, sources, périmètres des captages) et la destruction de l'écosystème y seraient irréversibles, tant par les « balafres » occasionnées par le chantier et l'ouvrage lui-même que par l'entretien des voies par utilisation massive d'herbicides. L'expérience récente de la construction de l'A65 a tristement démontré que chaque intervention mécanique au niveau des complexes de landes humides situés en tête de bassins versants a eu des répercussions irrémédiables sur les réseaux hydrographiques des petits et moyens cours d'eau et sur les zones humides connexes. Comme le soulignent à la fois le Conseil Interprofessionnel du Vin de Bordeaux, la Fédération Départementale des Chasseurs de la Gironde, la Sepanso et de multiples associations de défense de l'environnement et de la forêt, de même que le député de la 9ème Circonscription de la Gironde Gilles Savary, le triangle ferroviaire (carrefour LGV Toulouse-Bordeaux-Dax) a été implanté de façon totalement aberrante et injustifiable sur cette zone humide de biodiversité du Bassin du Ciron. Par ailleurs, nous tenons également à souligner L'impact négatif sur l'ensemble de la filière vins à Bordeaux * Il n'a pas été effectué d'analyse sérieuse des impacts agricoles, économiques et humains du projet sur la structure du tissu agricole traversé dans les appellations Graves et Pessac-Léognan, déjà contraintes par l'urbanisation et les réseaux routiers et ferroviaires. De nombreuses propriétés sur ces appellations aux terroirs viticoles très qualitatifs sont menacées de coupures et cloisonnements, sans qu'aient été envisagés les problèmes inhérents au projet: - Impacts environnementaux et paysagers (l'« insertion paysagère » des ouvrages d'art des franchissements des vallées classées Natura 2000 de Saucats et du Gat-mort n'est envisagée que par la couleur de la peinture !) - Perte irrémédiable de terrains situés sur des AOC prestigieuses ayant de forts impacts économiques - Risque de gel dans la traversée du plateau viticole des Graves (déplacement et blocage des masses d'air froid dus au couloir

projeté)
- Fragilisation des entreprises, dont la réalité économique et commerciale non plus que la notoriété, n'a été analysée.
- Atteinte aux projets œno-touristiques, aussi bien des châteaux que de l'interprofession (« Route des Graves et du Sauternais » soutenue par les collectivités locales, départementale et régionale.)
- Perte de valeur des terrains et des domaines.
- Les mesures de compensation restent très floues, aussi bien au plan foncier des zones en AOC, qu'au plan de la perte d'activité, des nuisances induites par le chantier et à long terme par le passage de la voie.
- Enfin, il est possible de douter des chiffres apportés par RFF en matière d'emprise de l'ouvrage, il faut en effet y ajouter l'emprise provisoire supplémentaire causée par le chantier (or, la vigne n'est pas une plante annuelle…). L'exemple de la LGV Tours-Bordeaux démontre une emprise réelle supérieure de 60% par rapport aux chiffres annoncés par le porteur de projet !

Ce projet ne tient pas compte non plus du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'aire métropolitaine bordelaise qui a créé des espaces agricoles et viticoles protégés sur la quasi-totalité du parcellaire viticole concerné.

* D'une manière générale, l'importance des Appellations d'Origine Contrôlée (AOC) a été fortement dévalorisée dans ce projet ; elles y sont considérées comme "production particulière" alors que le système des AOC représente l'élite de la production agricole française tant en terme de notoriété que de valorisation, notamment à l'exportation (le chiffre d'affaire de la filière viticole AOC des Vins de Bordeaux dépasse 4 milliards d'Euros). Le porteur du projet minimise ainsi la valeur agronomique des sols validée par l'Institut National des Appellations d'Origine (INAO) et contourne de façon tout à fait trompeuse la notion d'atteinte au Terroir viticole. (La proposition absurde de planter de la vigne sur les remblais de la voie pour la rétrocéder aux exploitants témoigne d'une méconnaissance voire d'un mépris total des AOC et de leurs contraintes de Terroirs.)
La procédure de simple mise en conformité des documents d'urbanisme des territoires et communes concernés par le projet n'est donc pas recevable.

* Il est également important de noter l'exigence de ce chantier en matière d'approvisionnement en matériaux : 40 millions de m3 de matériaux seraient nécessaires, donc la création ou l'extension de gravières en concurrence directe avec le maintien de l'activité viticole au plan local, sans compter leur impact destructeur plus global sur les nappes phréatiques, qui sont un élément majeur des terroirs viticoles !

* Le Ministère de l'Agriculture a d'ailleurs rendu deux avis défavorables au projet présenté, les 4 Août et 25 septembre 2014 (ce dernier dans le cadre de l'application de l'article L643-4 du code Rural demandé conjointement par le CIVB, la Fédération de Grands Vins, les ODG des Graves et Pessac-Léognan) pour les raisons susdites.
Les réponses apportées par RFF aux avis du Ministre sont loin d'apporter des éclaircissements supplémentaires au dossier.

Vous comprendrez donc, Mesdames et Messieurs les Commissaires-Enquêteurs que mon avis soit formellement défavorable à ce projet tel que présenté dans ce dossier d'enquête.

POUR UN PROJET DONT L'UTILITE EST LARGEMENT MISE EN DOUTE

La connaissance du projet de RFF et les nombreux rapports qu'il a suscités permettent de douter légitimement de sa portée d'intérêt général.
Je n'ai abordé dans cette contribution à l'enquête publique que des éléments concernant notre zone d'AOC, ainsi que le traitement général de la viticulture dans ce dossier.

Cependant, force est de constater que de nombreux et solides arguments, que je ne développerai pas car cela a été fait par d'autres, sont apportés au débat contre ce projet qualifié de coûteux et dévastateur, pour un bénéfice plus qu'incertain, voire dérisoire :
Le coût du projet aux plans financier comme écologique est exorbitant, particulièrement au regard de l'insuffisance de son évaluation socio-économique :
* Coût prévu : 9.5 milliards d'euros (valeur 2013, sachant de surcroît que les estimations sont toujours largement dépassées), avec des imprécisions sur le financement, de très gros doutes quant à la rentabilité financière ! Quid du surendettement des divers financeurs (RFF/SNCF/collectivités locales) en ces temps de crise économique ?
* Le tracé est plus long et tortueux que les voies actuelles, le gain de temps ridicule par rapport à un réaménagement des lignes existantes (beaucoup moins coûteux et nettement plus respectueux de l'environnement) : environ 30 mn pour Toulouse, 1 mn pour Dax, à condition que le train arrive à l'heure...
* Les prévisions en matière de trafics sont obsolètes et insuffisantes. Le modèle TGV est remis en cause par de nombreux rapports (Cour des Comptes en 2014, Mobilité 21 en 2013, Ecole Polytechnique de Lausanne…), qui fustigent ce projet, considéré comme ne tenant pas compte des évolutions des dernières années. Le développement des LGV participe grandement à l'augmentation de l'endettement de notre système ferroviaire au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes, donc de la sécurité de celui-ci et du désenclavement des populations rurales.
* Les bilans carbone et énergétique sont jugés peu efficients (Cour des Comptes/CGEDD-Autorité Environnementale)
* Ce projet est inutile voire nocif au désenclavement de l'Aquitaine : Risque de marginalisation ferroviaire de l'Aquitaine du fait de l'entêtement à poursuivre ce projet, qui a étouffé tous les autres projets de développement du ferroviaire en Aquitaine, au grand préjudice de la région (notamment dévitalisation des régions intermédiaires), de ses habitants, de son économie.
* L'impact écologique en est désastreux, au-delà des cas des vignobles et du Bassin du Ciron, développés plus haut :
- sur des zones déjà impactées par de grosses infrastructures (A65, gazoduc, itinéraire Airbus),
- Perturbations et pollutions des eaux des nappes phréatiques, bassins versants, rivières, ruisseaux et sources (y compris celles qui alimentent la CUB !)
- Destruction des paysages et de la biodiversité (destruction directe et effets de cloisonnement irréversibles), atteinte aux productions agricoles, viticole, sylvicole. Disparition de 4 800 hectares dont 1 240 de terres agricoles et 2 865 de forêt, avec impact sur un rayon beaucoup plus large ; en moyenne, l'emprise totale représente 4 années de consommation des sols par l'urbanisation dans les 4 départements concernés.
- Pollutions annexes au chantier et à l'entretien des lignes, construction indispensable de lignes à haute tension, ouverture de nouvelles gravières à l'impact désastreux (40 millions de m3)…
Sans oublier les nombreux riverains, soumis à des nuisances diverses,

et à la perte inévitable de valeur de leurs biens immobiliers et de leur cadre de vie.
Rappelons le refus systématique et non argumenté des solutions alternatives : aménagement des voies existantes (étude indépendante Claraco), tracé le long de l'A62 (CIVB, Fédération des Chasseurs de la Gironde).
Face à cette gabegie insoutenable, je réitère donc ma ferme opposition à ce projet, et demande que soit porté au dossier notre argumentaire, ainsi que la demande de réalisation des études suivantes (que ce projet soit poursuivi ou modifié) :

• Une étude agro-climatique sur les conséquences d'un tel ouvrage, notamment concernant l'impact sur la climatologie des AOC Sauternes-Barsac-Cérons engendré par la traversée du bassin hydrographique de la rivière Ciron.

• De nouvelles études argumentées du (ou des) tracé alternatif en convergence avec l'A62 et éventuelles autres solutions épargnant la coupure du vignoble AOC de Bordeaux et autres conséquences sur les Terroirs, notamment sur les AOC liquoreuses.

• La réalisation d'une analyse agricole tenant compte de l'existence de la notion d'AOC et des caractéristiques particulières liées aux terroirs viticoles. Les AOC viticoles françaises, sont validées et protégées par la Communauté Européenne en raison de leur lien au Terroir, décrit dans leur cahier des charges. Le porteur du projet ne peut et ne doit ignorer les éventuelles conséquences de toutes modifications de ce lien.

• Les insertions paysagères insuffisantes, voire dérisoires, doivent être revues dans leur intégralité et le porteur du projet doit apporter de vraies solutions innovantes de génie civil conformes à la technologie qu'il veut mettre en œuvre.

Le chef de l'Etat lui-même s'est prononcé le 27 novembre 2014 pour que soient garanties dans chaque grand projet d'aménagement du territoire la prise en considération de tous les points de vue et l'étude de toutes les alternatives ; il a défendu en cas de blocage le recours à des référendums locaux, qui valent « toujours mieux que le fait accompli ou que l'enlisement ». Le Président de la République souhaite également compenser les impacts environnementaux des infrastructures et renforcer l'indépendance des agences environnementales locales.

Souhaitant que cet avis soit pris en compte dans vos analyses, je vous prie d'agréer, Mesdames et Messieurs les Commissaires-Enquêteurs, l'expression de ma parfaite considération.

Xavier Planty

1 - Extrait du cahier des charges de Sauternes (Chapitre Le lien au terroir): « Le climat original offre des conditions méso climatiques particulières qui sont à l'origine du développement d'un minuscule champignon sur le raisin, le « Botrytis cinerea » conduisant à la « pourriture noble» qui confère leur typicité aux vins du Sauternais dans cet environnement spécifique. »

2 - Extrait du cahier des charges de Sauternes (Lien avec la zone géographique) « Au confluent du « Ciron » et de la « Garonne » les phénomènes de condensation apportent une humidité abondante. Cette alternance d'humidité nocturne et de ventilation diurne rapide et

	puissante sont à l'origine de l'envahissement des raisins par un minuscule champignon le« Botrytis cinerea » développant la « pourriture noble » et la concentration des raisins ». - Extrait du cahier des charges de Barsac (Lien avec la zone géographique) Barsac est la seule commune située au nord du Ciron. Né dans les Landes, il serpente sur plus de cent kilomètres sous un couvert d'arbres formant une épaisse voûte et, à l'abri du soleil, ses eaux se refroidissent. Lorsqu'elles rencontrent celles de la Garonne, beaucoup plus chaudes, il se produit des phénomènes de condensation, entraînant la formation de brouillards. Ceux-ci se dissipent lors d'après-midis ensoleillés et par une aération et une ventilation naturelle asséchant les raisins. Ces conditions climatiques caractérisées par l'alternance de périodes humides et sèches sont extrêmement favorables au développement d'un minuscule champignon sur le raisin, le Botrytis cinerea à l'origine de la « pourriture noble» jouant un rôle déterminant dans l'obtention des grands vins liquoreux de cette région.
1631	Envoyé le 07122014 Nom : Association Attac 65 : Président Sanciaud Prénom : Michel Département de résidence : 65 Commune de résidence : Vielle- Adour Lieu concerné par vos observations (commune, département) : emprise de la LGV Bordeaux-Toulouse AVIS : Avis d'ATTAC 65 à joindre à la consultation publique concernant le projet de LGV Bordeaux-Toulouse : • La première constatation est que le dossier est trop vaste à consulter et beaucoup trop imprécis pour qu'il soit possible de l'étudier dans le laps de temps trop court de la consultation. • La seconde est qu'en l'état il constitue un chèque en blanc à RFF et à ses sous-traitants sans qu'on ait vraiment pris en compte l'expérience de la ligne Tours-Bordeaux, pourtant riche en enseignements. On rappellera simplement pour mémoire que les 3400 ha prévus comme emprise pour ce premier projet en sont actuellement à 5209 ha, et que ce n'est pas fini ! • La troisième est que l'on s'est bien gardé d'évoquer en parallèle la rénovation possible de la ligne POLLT, véritable colonne vertébrale de la France ferroviaire et la création d'un itinéraire beaucoup plus long pour rejoindre Toulouse à Paris et surtout beaucoup plus coûteux. • La quatrième est que l'on n'a, en aucune façon, étudié les possibilités de rénovation de la ligne existante qui, comme le démontre l'étude Claraco, endetterait beaucoup moins nos régions et nous-mêmes puisqu'elle coûterait beaucoup moins cher, pour un service à peu près équivalent. Contrairement à ce qui avait été annoncé, les études menées, en 2011, par le cabinet indépendant Claraco démontrent que « La LGV Bordeaux Toulouse n'est pas justifiable par un problème de manque de capacité ; qu'il est impossible d'effectuer le trajet en 3 h, ainsi qu'annoncé, la vitesse de 320kms n'étant tenable que sur moins de 50% du parcours ; que les retombées économiques prévues ne sont pas vérifiées par la situation actuelle des zones d'activités implantées près des gares TGV existantes. » Quant à la perspective de créations d'emplois engendrés par le chantier et l'exploitation de la ligne, dont se gargarisent les élus, l'actualité des chantiers en cours nous démontre que la main d'oeuvre

employée est essentiellement constituée de travailleurs, non soumis au code du travail français, employés en CDD et sous- payés.

• Ceci dit, nous allons, après avoir lu avec intérêt le document produit par l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) qui mérite d'être entendu et va souvent dans notre sens, produire à notre tour nos remarques concernant ce projet.
Nous rejoignons surtout l'autorité environnementale quand elle souligne les nombreux blancs dans le dispositif annoncé concernant l'évolution prévisible actualisée de la demande et surtout concernant la protection de la ressource en eau, bien commun vital, ce qui, de notre point de vue, est primordial,.

Nous sommes particulièrement préoccupés à Attac 65 par la disparition programmée de terres agricoles et sylvicoles représentant quelques 4830 hectares, sans compter celle d'un grand nombre de zones humides qui vont être impactées par le projet ,alors que l'Europe et la Convention de Ramsar les protègent. Le choix de passer par des zones classées Natura 2000 est également préoccupant, ainsi que les diverses ruptures de continuité écologique à prévoir. Nous pensons enfin que les déblais considérables vont aussi condamner des surfaces non évaluées dans le projet, car ils ne seront pas tous réutilisables comme remblais et que les 30 millions de M3 qui vont être nécessaires à l'élévation des dits remblais vont entraîner un incalculable nombre de rotations de poids lourds pendant de longues années, dont l'impact pour l'environnement sera considérable, sans compter les nuisances auditives olfactives et visuelles occasionnées pour les riverain s du chantier. Il est sur ce point très regrettable que les aires de stockage de matériaux ne figurent même pas dans le projet alors qu'elles vont condamner des espaces considérables jusque là consacrés à l'agriculture et au maintien de la biodiversité.

D'autant que la présence d'écrevisses à pied blancs dans les cours d'eau traversés, celle de la cistude d'Europe, ainsi que celle d'un site de rassemblement de 22 chiroptères rares dans les grottes du vallon du Cros ne semblent pas retenir les promoteurs, qui sont toujours persuadés d'avoir des solutions techniques pour la « préservation » des 210 espèces rares présentes sur le parcours (sans compter autant d'espèces un peu moins rares mais également protégées) au long de longues années de travaux polluants et consommateurs d'eau, affectant des cours d'eau et de nombreuses zones humides. Pourtant la jurisprudence européenne a déjà condamné des promoteurs indélicats. Mais à quoi servent les condamnations quand tout est détruit. C'est avant qu'il faut se poser la question et c'est ce que nous demandons aux porteurs du projet de faire !

Concernant les travaux, les nuisances forcément entraînées par ces derniers sont tout à fait absentes de l'étude. Laissons ici la parole à l'Autorité environnementale :
"Outre les risques liés au déversement accidentel de produits toxiques, à l'apport de matière en suspension, il convient de prendre en compte l'altération possible du pH par les eaux de ruissellement (lessivage de couches de forme mal tamponnées au sens du pH), les résidus (ammonium et nitrates) des explosifs utilisés, la possible pollution par les produits et additifs utilisés sur le chantier pour la mise en oeuvre des matériaux). La prise en compte des périmètres de protection de captages d'eau destinée à la consommation humaine mérite d'être complétée (en phase exploitation comme en phase chantier)".
D'ailleurs si l'on en revient à l'objectif avoué de la création de la

	ligne TGV Bordeaux -Toulouse qui serait de gagner quelques minutes et non des heures comme le prétend le lobby régional, jamais ces quelques minutes éventuellement gagnées pour quelques uns ne compenseront la perte irrémédiable de biodiversité et de paysage pour tous. Car ce train pour quelques uns se ferait au détriment du train pour tous dont l'enjeu n'est pas la vitesse mais la sécurité, la régularité, des arrêts en nombre suffisants pour ceux qui travaillent et qui étudient et enfin un prix abordable pour ces derniers. Or ce que nous constatons actuellement c'est l'intensification du processus, déjà enclenché, dans notre région, de suppression des trains Inter-cités et des arrêts dans les gares dites « secondaires », notamment aux heures de pointe (du fait de budgets TER régionaux gelés, de coûts de fonctionnement non compensés pour cause de contrainte budgétaire). Le manque d'entretien et de modernisation des lignes actuelles induit des transports de moins en moins performants, des pannes fréquentes et conduit inexorablement à la disparition des grandes lignes classiques nationales. Ce qui a pour conséquences, l'enclavement des territoires ruraux et des petites villes, et le recours plus important
la voiture. En effet si on se penche sur l'état du réseau actuel on observe que la politique « tout LGV » des transports ferroviaires l'emporte sur l'entretien de l'existant et, en particulier sur la ligne POLLT, Paris-Toulouse, où les infrastructures et le matériel roulant sont à l'abandon. Or les faits nous donnent désastreusement raison : sept morts pour un défaut d'entretien des aiguillages à Brétigny et ce, alors même que trois rapports commandés par le gouvernement, Bianco, Auxiette et Duron préconisent « d'entretenir le patrimoine d'infrastructures » et déclarent « que la première priorité est d'améliorer les services et les réseaux existants » et de « favoriser le transport de tous les jours » autrement dit « les trains du quotidien ». Or les TGV, sont-ils les trains du quotidien ? Neuf usagers sur dix ne les utilisent pas. Le dixième usager est, le plus souvent, un cadre ou appartient à la classe aisée ou supérieure . Les vrais trains du quotidien sont les RER, les TER régionaux ou les Inter-cités, comme le POLLT ou le Toulouse-Hendaye dont la disparition est prévue à très moyen terme, malgré la présence de Lourdes à mi-parcours, car l'Etat se désengage de plus en plus de ces trains vitaux dont il veut, sans moyens nouveaux, confier la gestion aux régions, ou, à défaut, au privé.
Or, entretenir et moderniser le maillage existant, qui desservait le territoire de façon égalitaire, ne supposerait que des frais sans commune mesure avec l'ardoise pharaonique des PPP et permettrait à tous les Français d'emprunter le moyen de transport collectif et écologique qu'est le train, et même des TGV roulant à 220 KM/H sur les voies existantes. Pourtant, dans la réalité, le tableau actuel est sombre : les trains « Inter-cités » de nuit ne circulent plus, et de jour, ils ne s'arrêtent plus dans toutes les gares, alors même que le nombre de trains en circulation est réduit drastiquement. Dans les régions dotées de LGV, les territoires interstitiels qu'elles délimitent se vident de leurs habitants - aspirés par les métropoles- et se retrouvent plus enclavés qu'avant. Ce n'est plus un aménagement mais un déménagement du territoire. A Attac nous pensons qu'il faut prioriser la coopération plutôt que la concurrence entre territoir es et nous nous opposons vigoureusement au projet de LGV Bordeaux-Toulouse. C'est d'ailleurs le moment d'aborder le problème du financement qui est l'une de nos préoccupations majeures à Attac. La LGV est un projet du passé imaginé en un temps de prospérité économique qui ne

	reviendra sans doute jamais. Le pays est endetté, en récession. A voir comme le gouvernement vient de brader un fleuron des transports français aux chinois, il est sûr que les régions et surtout le privé -qui lui, tirera toujours les marrons du feu- seront les seuls appelés à financer ce projet obsolète. En effet, même si l'enquête publique est silencieuse sur le financement, l'expérience démontre que la plupart des LGV, pour ne pas dire, toutes, sont financées par des PPP qui vont obérer le futur et ruiner les collectivités locales, pour le plus grand profit de multinationales comme Vinci, qui a déjà la mainmise sur les autoroutes et les parkings du grand sud-ouest et demain sur les LGV sans compter NDDL. Or, le principe de financement en Part enariat Public Privé des projets de liaisons LGV, sans risque pour l'investisseur, surendette les collectivités et entérine la disparition d'un service public du rail. Un coût de 7,8 milliards d'euros, est prévu à ce jour, pour le projet LGV Toulouse Bordeaux, alors que la Cour des Comptes, en juillet 2013 déclarait : « Les nouvelles lignes LGV prévues, ne sont pas budgétairement soutenables, ni leur rentabilité financière, ni leur rentabilité socio-économique, ni leur intérêt environnemental ne sont établis… » A cela on peut ajouter que, depuis le 16-12-2010, un arrêté à l'instruction budgétaire et comptable impose aux collectivités de comptabiliser l'investissement réalisé en PPP comme un endettement et ce, à partir du 1er Janvier 2011, date d'application du décret, ce qui diminuera d'autant la capacité d'endettement productif des dites collectivités. En l'occurrence il s'agit de 102.136.799 euros pour le seul Conseil régional Midi-Pyrénées et, au total 280.569.000 euros pour l'ensemble des collectivités Midi-Pyrénées, dont certaines, comme la nôtre, ne verront jamais passer le TGV en question. Peut-on parler alors d'égalité des territoires ? Peut-on parler alors de service public, quand Vinci, déjà maître des Autoroutes du sud de la France, empochera pendant cinquante ans les péages du TGV desservant Toulouse ? Ce qui appauvrira d'autant RFF qui sera dans l'incapacité d'entretenir le reste du réseau et, en particulier la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse directe. C'est pour nous le moment de nous référer en conclusion à la Charte européenne d'Hendaye, que soutient Attac qui a été signée par une vingtaine d'associations, françaises, espagnoles et italiennes le 23 janvier 2010 et qui constate que les projets de LGV « constituent pour les territoires traversés un désastre écologique, socio-économique et humain, sur des hypothèses de trafic et de rentabilité fausses, au détriment du trafic de proximité et de la priorité au maintien et au développement des réseaux ferroviaires existants».
1632	Envoyé le 07122014 Nom : rousseau Prénom : celine et joel Département de résidence : 33 Commune de résidence : balizac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33730 AVIS : NON à la L.G.V. sur la commune de Balizac Laissons notre foret, nos animaux et tout notre environnement naturel Reconstruisons cette L.G.V. sur les voies ferrées existantes avec une population moins sensible au bruit ; à l'agitation ; habituée au passage des trains !

	Respectons notre choix de vie sur la commune de Balizac ; dans le calme ; la nature ; la sérénité ; la tranquilité etc .... Non à cette L.G.V. qui dévalue le prix de nos maisons ! Non à la L.G.V. sur la commune de Balizac Famille ROUSSEAU 9 lieu dit triscos 33730 balizac habitant à environ 600 m de la future implantation de la L.G.V.
1633	Envoyé le 07/12/14 Nom : BERGES Prénom : Nathalie Département de résidence : 64 Commune de résidence : Bassussarry Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bassussarry AVIS : Nous ne voulons pas de ce projet de "déménagement" du territoire dont les conséquences seront désastreuses pour la population, l'économie, les finances publiques, les richesses naturelles, l'espace, la diversité et l'identité de l'Aquitaine et du Sud-Ouest tout entier. NON à ce Grand Projet Inutile Imposé. OUI à l'entretien et la modernisation des lignes existantes
1634	Envoyé le 07122014 Nom : GARDERE-CREAC'H Prénom : Françoise Département de résidence : 33 Commune de résidence : Balizac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Balizac 33730 AVIS : Bonjour, Je suis tout fait scandalisée par ce projet auquel je manifeste ma totale opposition pour les principales raisons suivantes : - ce projet semble tout à fait irraisonnable financièrement et écologiquement : - le coût semble anormalement disproportionné et non maîtrisé, ce qui est particulièrement choquant en période de crise et de difficulté dans laquelle nous nous trouvons ; - les études/simulation de trafic SNCF sur lesquelles se fondent ce projet semblent totalement surestimées ; nous sommes déjà habituées à ces méthodes malhonnêtes qui fondent les projets extravagants sur des hypothèses erronées ! il faut que cela cesse... - en particulier : la ligne Bordeaux Dax en LGV est-elle franchement prioritaire aujourd'hui, dans un contexte de crise et de nécessaire maîtrise des dépenses et des priorités ? on a tout à fait l'impression d'assister à des jeux et pressions de lobbying politique pour favoriser tel ou tel élu des Landes... ce projet manifeste des méthodes douteuses en matière d'engagement de priorités nationales... et de financement par nos impôts citoyens - les lobbyistes ne sont pas les payeurs, il est temps que ces pratiques malhonnêtes prennent fin ! - pourquoi créer une nouvelle infrastructure alors qu'il existe un tracé actuel existant qui ne serait alors utilisé qu'à 25% de ses

	capacités ??? - à l'impact financier s'ajouterait un autre désastre encore plus essentiel : un désastre écologique et de vie des populations locales - Ce tracé nouvellement créé au mépris du tracé existant implique de traverser des espaces naturels et des zones protégées écologiquement, et notamment au sein du parc régional d'aquitaine ? il va détruire des forêts, des espaces vierges et protégés au sein de ce qui s'appelle un "Parc Régional" !!!! ce tracé serait un scandale écologique et un acte de total mépris vis à vis de la nature, et des populations locales F GARDERE-CREACH
1635	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Amiot Prénom : Angélique Département de résidence : 47 Commune de résidence : Caudecoste Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Agen AVIS : C'est un projet beaucoup trop coûteux, ils n'y aura plus d'argent pour les actions social. Énormément d'argents pour gagner 5 min c'est inimaginable de penser à cela. En sachant qu'il y a déjà des lignes actives. Effectivement je suis contre le projet GPSO
1636	Envoyé le 7 Décembre 2014 Nom : simonet Prénom : hervé Département de résidence : 82 Commune de résidence : valence d'agen Lieu concerné par vos observations (commune, département) : la traversée du tarn et garonne Non à la LGV inutile et trop chère qui va endetter les collectivités pour des années. Oui au réaménagement de la voie actuelle, moins chère et permettant à la vie de de perpétuer dans les villes traversées. Très peu d'emplois pérennisés, très peu de voyageurs, le trafic avec la crise ne décollera pas et les places seront trop chères, Elle ne profitera qu'aux riches et détruira pour toujours des terres agricoles et des zones humides à protéger. Ma famille se joint à moi pour dénoncer et refuser ce projet inique. Nous soutenons le contre projet proposé par le conseil Général du Lot et Garonne.
1637	Envoyé le 07122014 Nom : LUQUET Prénom : Jean-François Département de résidence : 40 Commune de résidence : Saint Paul lès Dax Lieu concerné par vos observations (commune, département) : tous ceux situés sur le trajet AVIS : Ce projet est un GP2I de plus, Grand projet inutile et imposé, il ne correspond pas aux enjeux du XXIème siècle qui doivent combiner justice sociale et respect des équilibres environnementaux ; il s'adresse aux FTN du BTP qui veulent gonfler leurs profits et aux élus locaux partisans qui veulent gonfler leurs egos. J'y suis opposé et milite pour l'entretien et la modernisation des

	voies existantes.
1638	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Saadi Prénom : Slimane Département de résidence : 47 Commune de résidence : Caudecoste Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et garonne AVIS : Projet trop coûteux pour quelques minutes de gagner ...intolérable en sachant qu'il y a des familles qui ont besoin d'aides...comment nous ferons lorsque nous aurons plus d'argents.? Plus de prêt d'actions social ? Moi je dis non au projet GPSO .
1639	Envoyé le 07122014 Nom : PICHARD Prénom : François Département de résidence : 33 Commune de résidence : Noaillan Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : abandonner le projet couteux, inutiles, dévastateur, rétrograde en matière de service à l'usager. favoriser la remise en état du réseau existant. adapter le nombre de rames aux besoins réels de l'usager : il est anormal de subir à occasions récurrentes et régulières le problème de voyager systématiquement debout Cérons-Bordeaux à 8h51 le lundi matin, et peut-être d'autres jours, d'autres horaires, que je ne pratique pas.
1640	Envoyé le 07122014 Nom : BONNARD Prénom : Carine Département de résidence : 40 Commune de résidence Saint Paul lès Dax Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ceux traversés par le projet AVIS : Je suis opposée au projet et souhaite l'entretien et la modernisation des voies existantes, moins énergivores, moins coûteux, plus respectueux de l'environnement, ainsi que des TER plus nombreux et adaptés aux transports du quotidien.
1641	Envoyé le 07/12/2014 Nom : RAMBAUD Prénom : Raphaël Département de résidence : 47 Commune de résidence : Cuq Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Totalité de la ligne AVIS : Ce projet n'a aucune utilité réelle pour les habitants "ordinaires" du Sud-Ouest, Nos déplacements quotidiens ne se font pas en TGV mais en TER. Avec seulement une partie du budget monstrueux de la construction de la nouvelle ligne, on pourrait largement améliorer la qualité et la rapidité des dessertes TER de tout le SO. Hors ces déplacements sont souvent quotidiens, 5 minutes gagnées tous les jours par des centaines de voyageurs qui font des déplacements locaux ne valent-elles pas une voire deux dizaines de minutes gagnées

	entre Paris et Toulouse pour quelques voyages annuels. Pour exemple : Bordeaux-Lesparre : 70 km en 1h30, ça doit pouvoir s'améliorer !!! De plus, les éléments budgétaires sont certainement sous évalués comme tous les autres projets de construction jusqu'à ce jour. Il détruira aussi une grande quantité de terres agricoles fertiles alors que tout le monde sait que celles-ci sont de plus en ^lus grignotées par l'emprise humaines. ...
1642	Envoyé le 7 décembre 2014 Nom : SALANE Prénom : Jackie Département de résidence : 47 Commune de résidence : AIGUILLON Lieu concerné par vos observations (commune, département) : AIGUILLON 47 AVIS : La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général car les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF. Cette construction provoquerait de graves nuisances et son coût faramineux affecteraient les impôts de tous les citoyens du Grand Sud-Ouest. ■ Non à ce projet ruineux : - Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). - Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. - Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. - Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. - Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État. - La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique. - Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. ■ Non à ce projet dévastateur :

	- Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. - La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). - La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3(remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. - Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique d'un train croît proportionnellement au carré de sa vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de celle ci. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. - L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations, poussière, boue, bruit, vibrations, etc. - L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti, À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation ! ■ Non à ce projet inutile : - Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. - À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains. - Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco). - Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». - La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV

	entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. - Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.
1643	Envoyé le 07/12/2014 Nom : RONIN Prénom : Michel Département de résidence : 82 Commune de résidence : Bressols Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bressols, lieu dit Perayrols AVIS : En tant que riverains (entre 300 et 500 m des travaux), nous sommes inquiets pour notre habitation. Les travaux importants de la LGV généreront des vibrations et des pressions sur les couches argileuses, risquant de provoquer des déséquilibres dans la circulation des eaux souterraines, des assèchements partiels ou complets provoquant des désordres sur les constructions environnantes. De plus, nous pensons que cette gabegie pour gagner 10 minutes entre Bordeaux et Toulouse pourrait largement être évitée en améliorant les voies existantes, pour un coût moindre.
1644	Envoyé le 07122014 Nom : melin Prénom : marie-france Département de résidence : 33 Commune de résidence : pujols sur ciron Lieu concerné par vos observations (commune, département) : landiras balizac gironde AVIS : Dégradation de la faune et la flore ,pourquoi ne pas consolider l' enseigne ligne existante,tout cela pour gagner 20 minute sur un trajet.Puis après ce sera les éoliennes,les panneaux solaires,et la nature,les animaux on n'y pense pas.Tous ça n' est qu'une question d'argent et d 'Europe.
1645	Envoyé le 07122014 Nom : DERVAUX Prénom : THIERRY Département de résidence : 41 Commune de résidence : LA FERTE SAINT CYR Lieu concerné par vos observations (commune, département) :caudecoste AVIS : La Cour des comptes a rendu public, le 23 octobre 2014, un rapport sur la grande vitesse ferroviaire. Le succès technique et commercial du TGV est certain, au moins jusqu'à une date récente, et les voyageurs qui l'empruntent apprécient sa rapidité. Mais, au-delà de ce constat, il convient d'évaluer son apport réel pour la collectivité dans son ensemble. Au terme de son enquête, la Cour considère que le choix de nouvelles lignes à grande vitesse

	ferroviaire pour assurer le transport en commun des voyageurs sur grande distance doit être entouré de plus de garanties de pertinence et de rentabilité. Qui n'apparaissent pas dans le projet de ligne Bordeaux/Toulouse Depuis 2008, la fréquentation du TGV connaît une stagnation, qui se reflète dans celle du chiffre d'affaires de l'activité TGV au sein de la SNCF. De plus, la rentabilité des lignes diminue au fil de nouveaux projets de plus en plus coûteux. En outre, la concurrence d'autres modes de transport (autocar, covoiturage) se développe. La SNCF est par ailleurs confrontée à l'augmentation de ses coûts, en raison de l'accroissement des péages (+8,5 % par an en moyenne sur la période 2007-2013) mais aussi de celui des coûts hors péages (+6,2 % par an sur 2002-2009), y compris celui de la masse salariale. Dans ce contexte, la marge opérationnelle de l'activité TGV s'est sensiblement dégradée, de 29 % du chiffre d'affaires en 2008 à 12 % en 2013. De son côté, le haut niveau d'endettement de Réseau Ferré de France (RFF) l'empêche de financer de nouvelles lignes par emprunt. Par ailleurs, la suspension de l'écotaxe, dont l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) devait recevoir le produit, prive cette dernière de ressources, alors qu'elle n'a déjà pas été en mesure d'honorer ses engagements budgétaires en 2013. Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est donc pas assuré et celui de cette ligne Bordeaux/Toulouse non plus. A quoi bon s'entêter dans une gabegie financière alors qu'il y a une autre alternative soucieuse de l'argent du contribuable qui consiste à faire circuler les TGV actuels sur les lignes reconditionnées ! • L'argument avancé de favoriser le développement économique de Toulouse et des territoires traversés est inconsistant : – Toulouse, sans LGV, est la ville (et la région) ayant le plus progressé économiquement depuis les 15 dernières années. – Mais le plus conséquent est qu'il n'y aura aucune retombée économique pour les territoires traversés comme le Lot-et-Garonne et le Tarn-et-Garonne, qui sont déjà des départements pauvres (Source : Étude Marie Delaplace 2013). • Quant à la justification : « Toulouse 4e ville de France ne peut pas ne pas avoir de LGV », ceci est plus du ressort de l'incantation psychologique que d'un argument économique. Berlin, Hambourg, Munich n'ont pas eu à souffrir de déclin bien qu'elles ne soient desservies que par des ICE roulant maxi à 200 km/h sur la dernière partie du parcours . Les allemands ont du bon sens ,il serait temps de s'en inspirer ! Je m'oppose à la construction de cette ligne Bordeaux/Toulouse
1646	Envoyé le 07122014 Nom : aragon Prénom : michel et anne Département de résidence : 33 Commune de résidence : balizac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : balizac AVIS :

	D'après les derniers sondages, les L.G.V. ne sont pas rentables ! pourquoi construire de nouvelles lignes qui coutent des millions au kilomètre sans tenir compte de l'entretien qui est plus onéreux que sur les lignes classiques et qui en plus saccage nos campagnes et détériore le niveau de vie des habitants. qui va être bénéficiaire de cette stupidité ???? mr et mme aragon 27 triscos 33730 balizac à 600 m de la future L.G.V.
1647	Envoyé le 7 décembre 2014 Nom : stonestreet Prénom : marie Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux AVIS : OBSERVATIONS RELATIVES AUX LIGNES NOUVELLES BORDEAUX-TOULOUSE/BORDEAUX-DAX : Ce projet ne peut être considéré comme d'intérêt général ou même simplement utile car : 1°/ le coût estimé de la construction de ces Lignes à Grande Vitesse est exorbitant, et ne sera pas couvert par leur exploitation car les prévisions de trafic les plus récentes montrent que celle-ci sera déficitaire pendant de nombreuses années. De plus les coûts "officiels" ne tiennent pas compte d'un certains nombres de "frais annexes" (tronçons pour rejoindre Bordeaux d'un côté et Toulouse de l'autre, mesures spécifiques pour la protection de l'environnement, construction d'une ou de deux usines électriques au gaz ou au charbon, au milieu des Landes pour couvrir les besoins en énergie supplémentaire afin d'alimenter les caténaires des motrices, ...) 2°/ leur mode de financement par l'Etat et RFF/SNCF dans les années à venir est totalement indéterminé et inconnu, ce qui est choquant et, selon la récente jurisprudence administrative de Bordeaux notamment, illégal. 3°/ Cette construction, qui ne peut obtenir aucun financement européen, grèvera lourdement et pour longtemps les finances de RFF/SNCF et creusera encore plus le déficit du budget de l'Etat (donc hausse des impôts et/ baisse de la qualité du du service rendu au plus grand nombre d'usagers). 4°/ Ces lignes ne concerneront qu'une faible partie des usagers du train (actuellement seuls 10% des usagers de la SNCF utilisent les Trains à Grande Vitesse.) 5°/ La constructions de ces lignes va entraîner des dégâts considérables à l'environnement : Sur la commune de Saint Médard d'Eyrans et dans les communes limitrophes, la ligne va passer à travers une zone sensible humide classée NATURA 2000 (et inventoriés en Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF : le risque de détruire cette faune et cette flore est immense et irréversible, le GPSO ne prévoit aucune protection), couper en deux plusieurs propriétés viticoles en AOC Graves, en détruire une complètement, risquer d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond. 6°/ Nuisances sonores : Ils est impossible de protéger phoniquement les habitations et les

	lotissements sur plusieurs kilomètres car la voie passe à 17 mètres au dessus des marais. Au dessus du « saut de mouton », il n'est pas prévu de mur anti-bruit, à cette hauteur le son portera beaucoup plus loin qu'à l'heure actuelle ! AU CONTRAIRE 7°/ La rénovation et la sécurisation des voies existantes, conjuguée à l'utilisation, pour les liaisons les plus rapides, de matériel roulant adapté à des vitesses élevées (plus de 200 km/h) sur voie classique, amélioreront le service rendu à tous 100% des usagers alors que les utilisateurs du TGV en France ne représentent que 10 % des usagers de la SNCF (peut on parler alors parler d'utilité publique ?) - une contre-étude financée par les associations et des élus du Grand Sud Ouest montre que le trajet Bordeaux-Toulouse pourra se faire en 1h20 par les voies existantes, alors que le trajet par la LGV se fera en 1h05 (à noter que le trajet est supérieur de 40 km par rapport aux voies existantes (coût du km = 23 millions d'euros) Le gain de 15 minutes sur un tel trajet justifie t'il : - 1 – la dépense - 2 – les destructions de la faune, de la flore, des habitations, des cultures - 3 - les nuisances sonores et visuelles - 4 - le risque de détérioration des sources d'alimentation en eau potable, de la ville de Bordeaux sur les quelles passerait l'ouvrage - selon une autre étude rendue publique et non sérieusement contestée par RFF, même avec un niveau d'amélioration ambitieux des voies existantes avec suppression de tous les passages à niveaux, redressement des courbes les plus lentes, création d'une ou deux déviations sur Bordeaux-Toulouse, le coût de cette rénovation est au moins 3 fois moins élevé que celui de la construction de la LGV. Pourquoi dépenser plus alors qu'on peut faire moins cher et aussi bien ? Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.
1648	Envoyé le 07122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : BALIZAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BALIZAC AVIS : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : - Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. - Suivant les études réalisées à partir des rapports LOTI qui permettent d'analyser les prévisions faites avant la construction des LGV et les réalités observées après leur mise en service les trafics prévus sont surestimés C'est un projet ruineux : - Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à plus

	de 7Milliards d'€ - La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées (rapport LOTI +19%). - En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). - En rationalisant le projet, on trouve un compromis en améliorant le service, tout en dynamisant le transport ferroviaire et en exploitant les lignes actuelles. Le rapport d'étude d'Alternative LGV apporte des solutions qu'il serait temps que nos décideurs considère de manière honnête. Ces propositions concernent l'amélioration des voies existantes et une gestion plus rationnelle des solutions en place. D'un point de vue écologique elle serait dévastatrice : - C'est sur l'ensemble des 2 lignes Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse prés de 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles complètement dénaturées auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. - L'impact des gravières dans le secteur aquitain est de plus en plus visible, il n'est pas utile d'en rajouter - L'autoroute A64 décidée envers et contre tout, est un exemple de l'impact de tels projets sur l'écoulement des eaux d'un versant. Nul doute que le bassin du Ciron se retrouvera impacté de manière irréversible. - Mon opposition ne trouve pas sa raison d'être dans l'opposition systématique à toute ligne ferroviaire, mais les LGV sont des monstres de constructions qui de part la largeur de leur empreinte bouleversent non seulement un paysage, mais également des écosystèmes entiers. Les trains peuvent traverser les paysage sans les bouleverser. Les LGV sont incompatibles.
1649	Envoyé le 7 décembre 2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : Mont-de-Marsan Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Mont-de-Marsan, Landes AVIS : Bonsoir, Faut bien se mettre d'accord sur les choses bien différentes: La LGV et le TGV. Bien sur le transport publique est très utile pour tous les citoyens ainsi que pour le fret. Le TGV pouvant bien circuler à 220 km/h sur une voie moderniser, jusqu'à Mont-de-Marsan et deservir tt les petits villages sur son trajet. Oui je voudrais que les trains actuels et leurs trajets soit moderniser et avec une fréquence plus importante. Ce que je souhaite, c'est un maillage du territoire du SO. Et un prolongement de la ligne Brdx - Morcenx - Mont-de-Marsan - Aire s/Adour - Tarbes ou Pau. Bcp plus utile pour les citoyens et aussi les étudiants et personnes sans voiture. la LGV roulant à 320 km/h nécessitant un tracé propre avec peu de pente et des virages longs, bref c'est un bulldozer qui tracera une

	saigné plus importante encore que une autoroute. Et depuis Brdx jusqu'à Dax un train sur 4 s'arrêtera. Le temps gagné pour aller à Paris quasiment nul (80km de prolongement de tracé). Fret pas possible. QUi gagnera? Certainement pas le contribuable qui paye !!! EN temps de crise, nous devrions penser à des choses plus utile au lieu d'augmenter les impôts, en rajouté pour ceux qui ont des revenues modestes ou correcte pour enrichir ceux qui en n'ont pas besoin. J'aimerais aussi que tt partie politique confondu enfin se remette en question, surtout ceux qui sont au pouvoir PS/UMP. LE FN devrais être défendu ! A force de prendre le citoyen comme une vache à lait pour les projets mégalomane et de faire la même politique ... les tx d'abstentions augmentent ou les voix vont vers le FN. Resaississez vous et pensez à ceux qui vous ont élus. Cordialement
1650	Envoyé le 07122014 Nom : FEUILLAS Prénom : Lionel Département de résidence : 47 Commune de résidence : Villeneuve sur Lot Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LGV Bordeaux-Toulouse AVIS : Enquête publique portant sur le projet de création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, dans le cadre du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) Contribution d'Europe Écologie Les Verts du Lot et Garonne Monsieur le Préfet, Le Groupe local Europe Écologie Les Verts 47 vous demande de refuser de déclarer d'utilité publique ce projet, pour les raisons suivantes : - qui peut croire à l'intérêt et à la loyauté d'une enquête publique de 58 kilos et plusieurs milliers de pages et qui concerne un projet bâclé avec des prévisions totalement irréalistes et sans plan de financement, et qui en plus est illégal, puisque différent du projet initial (Bordeaux-Dax au lieu de Bordeaux-Hendaye). - ces projets ne sont justifiés que par la Très Grande Vitesse pour se rendre de Toulouse à Paris et de Dax à Paris en construisant des gares exurbanisées à Montauban, Agen, Mont de Marsan et Dax, ce qui fera perdre aux voyageurs de ces localités tout le bénéfice des minutes gagnées pendant le trajet (mais chèrement payées par nos impôts). - ces projets sont ruineux pour les Collectivités territoriales et leurs habitants (200 millions d'€ pour notre département qui ne pourra financer une telle somme en période de budget contraint) alors que les trains de tous les jours accumulent les retards et les incidents à cause de voies mal entretenues et dangereuses. - peut-on admettre la destruction de 6.000 ha pour ces projets (2.400 ha d'excellentes terres agricoles dans le 47) qui traverseraient des zones Natura 2.000, des ZNIEFF, des zones humides, des terres alluviales en vallée de Garonne avec les dégâts que l'on peut

	imaginer sur la faune et la flore ainsi que sur les ressources en eau potable. - une LGV Bordeaux-Toulouse n'aurait pas d'intérêt pour le Lot et Garonne, elle ne concernerait que 7% de sa population, peu de trains s'arrêteraient dans cette zone sud-est de notre département dans un premier temps et beaucoup moins ensuite, si la fréquentation ne correspondait pas aux prévisions totalement déraisonnables de l'étude. - pas de prise en compte de l'option alternative rénovation et sécurisation (étude indépendante CLARACO) des voies existantes qui aurait le mérite d'améliorer les déplacements du quotidien pour l'ensemble du Lot et Garonne avec une suppression des passages à niveau, une protection contre le bruit, et une augmentation de la vitesse de circulation de tous les trains, y compris les TGV. - quant au financement délirant de ce projet, dont le coût faramineux reste établi à partir d'éléments de 2011, non réactualisés, il est facile de prévoir son dépassement voire son doublement pas rapport à son évaluation initiale. - concernant l'aménagement du territoire de notre grand Sud-ouest : pourquoi vouloir faire Toulouse-Bordeaux-Paris alors qu'il existe une ligne Toulouse-Limoges-Orléans-Paris (POLT) qui a connu son heure de gloire avec le Capitole pendant les années 1970-80 (6 heures). Il faut rénover cette ligne vétuste pour permettre la Grande Vitesse (220 km/h comme dans tous les pays d'Europe) dans cette zone entre Bordeaux-Paris et le Massif central . - l'industrie Française qui est capable de construire des trains roulant à plus de 500km/h doit pouvoir mettre sur le marché des machines performantes à 220 km/h qui seront achetées par l'étranger alors que le TGV ne se vend pas. Après le Concorde, nous avons su faire l'Airbus, faisons le choix du train Grande Vitesse cela nous permettra de retrouver le réseau ferré le plus performant d'Europe. - de toute façon, l'entretien des voies existantes devra se faire si l'on veut maintenir la circulation des TER dans l'ensemble des Régions françaises mais avec quelles finances si des milliards d'€ sont déjà mobilisés pour la construction des lignes LGV puis pour leur entretien. Monsieur le Préfet, il est temps d'arrêter cette course infernale à la Grande vitesse, qui n'a que deux objectifs : - satisfaire l'égo de "grands" élus qui ne prennent pas le train mais qui s'obstinent à relier le plus rapidement possible leur métropole à Paris - satisfaire les administrateurs des grandes multinationales du BTP qui se moquent totalement de l'aménagement de notre territoire et de notre portefeuille Veuillez accepter Monsieur le Préfet l'assurance de notre haute considération Pour Europe Écologie les Verts du Lot-et-Garonne Le 07 décembre 2014 Le porte-parole Lionel FEUILLAS
1651	Envoyé le 07/12/2014 Nom : -

Prénom : -
Département de résidence : 33
Commune de résidence : Prechac
Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune
AVIS :

La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement.
Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité :

• Elle serait ruineuse :

Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres).

Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes).

Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.

Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher.

• Elle serait dévastatrice :

Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable.

La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.

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

L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple.

• Elle est inutile :

À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines.

Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique

	semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. Nous nous y opposons !
1652	Envoyé le 07122014 Nom : desert Prénom : lionel Département de résidence : 33 Commune de résidence : pujols sur ciron Lieu concerné par vos observations (commune, département) : landes de gascogne AVIS : merci Mr ROUSSET de laisser votre empreinte dans une nature et une tradition cynégétique que vous ne connaissait apparemment pas. je voudrai bien savoir combien de Parigos vont vous acheter un billet de train hors de prix pour ne pas s arreter chez nous !!!
1653	Envoyé le 07/12/14 Nom : Latrille Prénom : Guillaume Département de résidence : 33 Commune de résidence : Villenave d'Ornon Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Villenave d'Ornon, Gironde AVIS : Objet : Protection phonique Villenave d'Ornon Sur les documents RFF, à l'emplacement de la gare actuelle de Villenave d'ornon, la protection phonique n'a pas été prévu le long de la voie ferrée LGV coté des bâtiments de la résidence CASTELNAU.

	Une protection phonique devra être réalisée pour atténuer le bruit engendré par la futur voie LGV. L'engagement 6 de RFF de protéger les populations vis à vis du ferroviaire n'est pas du tout respecté pour cette zone d'habitation.
1654	Envoyé le 7 décembre 2014 Nom : Hontebeyrie Prénom Catherine Département de résidence : 47 Commune de résidence : Boé Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : Je suis opposée au projet de LGV Bordeaux-Toulouse car je pense qu'il n'est pas d'utilité publique pour de nombreuses raisons synthétisées ci dessous: 1-Coût du projet: Un projet dont le coût est évalué à plus de 10 milliards d'euros ne correspond plus aux moyens financiers de notre pays en situation de surendettement. Qui paiera? encore et encore le contribuable et cela pour satisfaire l'égo de quelques élus qui ne seront plus aux commandes pour rendre des comptes et répondre à l'exaspération des citoyens quand il leur faudra s'acquitter d'impôts locaux qui ne cessent d'enfler et dont le montant, demain exorbitant, ne permettra plus à de nombreux de nos compatriotes de faire face à leurs seuls besoins essentiels. Assez de gabegie sur le dos des Français, de mépris et d'irresponsabilité! Halte à la paupérisation grandissante de notre société! 2-Financement du projet: A ce jour le financement du projet n'est pas assuré et pour cause: notre pays n'a pas les moyens de ses ambitions! L'État se désengage de plus en plus en reportant des charges qu'il assumait hier sur les collectivités locales qui n'arrivent plus que difficilement à équilibrer leurs comptes et ne cessent d'augmenter les impôts locaux. 70% à 80% du coût du projet de LGV sera supporté par les collectivités locales et le prétendu partenariat public-privé mis en avant par certains ne constituera pas une solution. Il suffit de voir ce qui se passe dans les hôpitaux publics récemment reconstruits grâce à ce type de partenariat: c'est un fiasco financier dont nul ne sait comment sortir! 3-Rentabilité du projet: Le projet de LGV ne sera pas rentable: tout le monde sait aujourd'hui que les bilans des LGV en France sont négatifs! Leur coût prévisionnel est toujours sous-évalué et leur fréquentation ultérieure sur-estimée. De nombreux et récents rapports officiels s'en font l'écho (Cour des comptes, Auxiette, Bianco, Rivier) auxquels il faut ajouter de nombreux articles de presse, émissions de télévision, déclarations et interviews d'élus et de...Guillaume Pépy lui même, président de la SNCF! 4-Cherté du transport ferroviaire: Le prix prévisionnel du billet de TGV dans le cadre de ce projet n'a jamais été présenté au public et pour cause: on est incapable d'appréhender l'inflation des coûts du projet ni ses modalités de financement! Or la cherté des billets de TGV explique aussi l'absence de rentabilité des lignes à grande vitesse. Les utilisateurs sont de

	plus en plus nombreux à refuser de payer si cher le billet et il est vraisemblable, au regard de l'augmentation croissante du coût de la vie, que cette tendance ira en augmentant demain. Les voyageurs préféreront au TGV d'autres moyens de transport comme le covoiturage qui semble se généraliser et présente l'avantage d'être moins polluant qu'un TGV. 5-Désertification du Lot et Garonne: L'expérience des LGV de notre pays témoigne du fait qu'elles ne sont utiles qu'aux grandes métropoles et toujours préjudiciables aux département de moyenne importance comme le Lot et Garonne. Si ce projet se fait, les TGV qui s'arrêteront effectivement à Agen seront peu nombreux, contribuant ainsi à désertifier notre territoire d'autant plus que dans le même temps, ce projet au coût exorbitant ne permettra pas de moderniser les voies existantes actuellement, particulièrement vétustes sur Agen-Bordeaux, aboutissant de ce fait à une raréfaction du trafic régional. 6-Nuisances environnementales: Le projet de LGV générera des nuisances environnementales majeures à une époque où les préoccupations écologiques vont croissants au point que le chef de l'État lui même envisage un grand sommet écologique mondial dans notre pays en 2015. Il est fort probable qu'en 2024, date prévisionnelle d'achèvement de la LGV Bordeaux-Toulouse, les préoccupations d'ordre environnementales seront bien supérieures à ce qu'elles sont aujourd'hui et que ce projet passera pour une aberration écologique: des milliers d'hectares de bois, champs et terres agricoles et viticoles seront détruit, des habitations seront devenues invendables et invivables pour leurs occupants qui n'auront plus que leurs yeux pour pleurer, un département rural comme le Lot et Garonne perdra son identité dans un tel projet pour aucun bénéfice pour ses habitants.L'autorité environnementale elle même a fait savoir que les nuisances liées au projet n'ont pas été correctement appréhendées et qu'i l ne respecte pas le Grenelle de l'environnement. Aucune étude fiable n'est faite quant au bilan carbone du projet. Combien de décennies faudra t-il pour compenser l'impact des gaz à effet de serre lié à la construction de la LGV? 7-Une solution alternative, la voie de la sagesse: Une solution alternative existe à la LGV: c'est l'aménagement et la modernisation des voies existantes. Les élus du Lot et Garonne ont financés une étude de faisabilité de cette alternative dont les conclusions, sans ambiguïtés, ont été rendues publiques: les voies existantes peuvent très bien être aménagées pour permettre le passage des TGV sur le trajet Bordeaux-Toulouse dans des conditions qui permettraient au TGV d'arriver en gare de Toulouse à peine 6 à 9 minutes plus tard que le projet de LGV et pour un coût quatre fois et demi moins élevé! Cette formule présenterait en outre l'avantage de moderniser le réseaux existant, très vétuste sur le trajet concerné, et de le sécuriser, mettant ainsi un terme aux retards systématiques des trains régionaux quand il ne s'agit pas de leur suppression pure et simple, sur le trajet Agen-Bordeaux en particulier. Cette option me semble tout a fait raisonnable, recevable, efficace, utile pour tous y compris les Lot et Garonnais. Elle est aussi la voie de l'avenir puisque de nombreux responsables politiques et Guillaume Pépy lui même font désormais savoir que la priorité n'est plus à la construction de nouvelles LGV mais à la modernisation des réseaux existants et aux trains régionaux. Conclusion: Je suis très favorable à la modernisation des voies

	existantes comme alternative au projet de LGV dont je suis convaincue qu'il n'est pas, aujourd'hui et encore plus demain, d'utilité publique.
1655	Envoyé 07/12/2014 Nom : FNAUT Aquitaine Prénom : représentation régionale de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Département de résidence : 33 Commune de résidence : BORDEAUX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BORDEAUX AVIS : La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), (association agrée de consommateurs) créée en 1978, rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises et plusieurs associations ou fédérations nationales, soit au total environ 65 000 adhérents. La FNAUT s'intéresse à tous les modes de transport, qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret, et à tous leurs enjeux, économiques, sociaux et écologiques. La FNAUT Aquitaine regroupe dans la Région, les associations d'usagers des TaGV, TER, Intercités, transports urbains, départementaux et inter départementaux. La FNAUT Aquitaine représente les usagers auprès des différentes A.O.T dans le cadre légal et obligatoire des CCSPL (Commission Consultative des Services Publics Locaux) Contribution de la FNAUT à l'enquête publique GPSO « Lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax » - Sur l'enquête elle-même : Nous considérons que la publicité faite dans les règles légales a été suffisante. La dématérialisation des documents consultables facilement sur Internet permet au plus grand nombre l'accès à tous les aspects de ce projet complexe. Néanmoins, la FNAUT Aquitaine ayant été associée depuis des années aux réunions préalables à l'enquête, nous reconnaissons qu'il est difficile pour le grand public de s'approprier l'ensemble de ces documents même s'ils sont de grande qualité. - Sur le projet : Naturellement, et au vu de l'objet de la Fédération et de nos Associations loca-les, notre contribution sera une vision des usagers Aquitains sur le projet. Points négatifs du projet : - Positionnement de la nouvelle gare d'Agen à la périphérie de l'agglomération agenaise. Nous comprenons qu'afin de gagner de précieuses minutes vers Toulouse, la gare nou-velle a été placée sur le tracé le plus direct de la LGV. Il sera donc indispensable que la rupture de charge entraînée par ce positionnement soit compensée par une correspondance immédiate quai à quai pour rejoindre le centre d'Agen. -Positionnement de la nouvelle gare de Mont-de-Marsan à la périphérie de l'agglomération montoise. La situation et l'accès de la gare actuelle de Mont-de-Marsan sont, il est vrai, peu favo-rables pour les usagers. La création d'une gare nouvelle n'est pas en soi une mauvaise chose même si l'on peut

craindre un étalement urbain entre les 2 équipements. Comme pour la gare d'Agen, il faudra que la rupture de charge entraînée par ce nouveau posi-tionnement soit compensée par une correspondance immédiate quai à quai pour rejoin-dre le centre de Mont-de-Marsan.

Points positifs du projet :

- L'augmentation de capacité des circulations ferroviaires sur les lignes classiques :

La sortie par Bègles et Villenave d'Ornon dans les emprises ferroviaires actuelles cumule les avantages de consommer notoirement moins de bâti riverain existant que le passage en trois ou quatre voies de la ligne classique actuelle dans Talence, Pessac et Cestas vers Arcachon et Bayonne, tout en libérant des sillons Fret, TER et Intercités.
La même remarque de libération des sillons est aussi naturellement valable sur la ligne classique vers Langon, Agen, Marmande et Toulouse. A noter que sur cette ligne classique, tous les relèvements de vitesse possibles se feraient au détriment des communications routières (passages à niveaux à supprimer ou à déniveler) et du bâti riverain existant.

- Mutualisation des deux lignes nouvelles jusqu'au triangle de Bernos-Beaulac minimisant l'impact environnemental et les coûts.

Impact environnemental : la mutualisation des 2 lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax minimise l'impact environnemental entre St Médard d'Eyrans et le triangle de Bernos-Beaulac, même si l'on peut considérer que le massif forestier tient plus d'un espace industriel exploité que d'un véritable espace naturel.
Minimise les coûts : la possibilité de faire coexister les 2 lignes nouvelles divise par 2 leur prix de construction sur ce tronçon.

- Services Régionaux à Grande Vitesse (SRGV)

La possibilité de faire circuler sur les lignes nouvelles des Services Régionaux à Grande Vitesse (SRGV) permettant une réduction notable des temps de parcours ferroviaires entre Bordeaux et les principales agglomérations de la région. (Agen, Pau, BAB, Dax, Mont de Marsan, Tarbes) faisant du train une alternative réaliste à la voiture pour les Aquitains et dans une certaine mesure, les Bigourdans.

- Liaison directe vers Mont-de-Marsan

Relier Mont de Marsan le plus directement à Bordeaux désenclave la Préfecture des Landes et la relie au réseau Grande Vitesse européen et permet aussi à terme en réutilisant et en modernisant les infrastructures ferroviaires existantes, une meilleure desserte vers l'Aragon (par Pau - Canfranc - Saragosse) et vers Tarbes (par Mont-de-Marsan – Tarbes).

- Liaison directe Espagne -Toulouse

La ligne à grande vitesse Bordeaux-Dax rapproche le réseau à grande vitesse espagnol du réseau à grande vitesse européen , mais permet aussi par le triangle de Bernos-Beaulac une liaison plus directe des provinces industrielles du Pays Basque Espagnol vers la Métropole Toulousaine.

- Liaison Bordeaux – Dax – Bayonne et l'Espagne

La ligne à grande vitesse Bordeaux-Dax par le gain de temps obtenu permet un report modal très appréciable dans la région vers le BAB et rapproche ainsi l'Aquitaine des grandes métropoles espagnoles.

- Toulouse à 3 h de Paris, un report modal crédible

Relier Toulouse et Paris en 3 heures, par le gain de temps obtenu permet au train de devenir concurrentiel face à l'avion.

	Pour toutes ces raisons positives, la FNAUT Aquitaine ne peut qu'émettre un avis favorable sur le projet de construction des lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Dax, qui s'inscrivent dans une démarche de développement durable par un report modal vers le ferroviaire de l'aérien de 1, 5 millions de passagers, du routier de 6, 1 millions de passagers et du fret de 10 mil-lions de tonnes. Pour la FNAUT Aquitaine, le Président, Christian BROUCARET FNAUT Aquitaine BP 16 - 33034 BORDEAUX cedex fnautaquitaine@free.fr
1656	Envoyé le 06/12/2014 Nom : TRANCHARD Prénom : MARC Département de résidence : 47 Commune de résidence : VILLENEUVE SUR LOT Lieu concerné par vos observations (commune, département) : VILLENEUVE SUR LOT -- LOT ET GARONNE AVIS : Cette nouvelle ligne ne passe pas près de chez moi, mais en tant que citoyen, je suis concerné de par son coût, de par son impact sur l'environnement et sur le réseau existant. Son coût estimée à 9 Milliards €, devra être supporté par l'ensemble des collectivités locales (Région, Département, Communautés de communes ou urbaines) : Ce financement se fera au détriment d'autres politiques publiques (éducation, transports TER, santé, …) Ce projet détruira 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, des zones humides, des espaces protégés, des nappes d'eau. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquera l'ouverture de nouvelles gravières. Ce sont plus de 2360 rotations de camions par jour ouvrés pendant les 7 années de chantier. La création de cette nouvelle ligne se fera au détriment des lignes existantes, notamment Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, ligne majeure pour l'aménagement du territoire, dont la pérennité ne sera plus assurée (Terminus POLT envisagé à Brive dès 2017 à la mise en service de Bordeaux-Tours). Une solution alternative existe, basée sur l'étude indépendante CLARACO, commandée par un collectif d'élus et d'association. Cette étude démontre que l'aménageant de la ligne existante Toulouse-Bordeaux permet d'économiser 6 Milliard €, d'éviter le désastre écologique, pour une différence estimée entre 6 et 13 minutes tout en développant le trafic ferroviaire sur le nord toulousain. Que nous disaient les assises du ferroviaire (Ministère de l'Ecologie) en 2011 ? « Essoufflement du modèle TGV et crise de croissance du TER, déclin ininterrompu du fret ferroviaire, dégradation de l'état du réseau classique, course irraisonnée à l'extension du réseau à grande vitesse, sont autant de signes révélateurs d'un modèle économique qu'il est vital de réinventer aujourd'hui. » Que nous disait l'article 1 du grenelle de l'environnement en 2009 : « Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût

	raisonnable. » Que titre la cours des comptes en 2014 ? « Un modèle à bout de souffle, au coût devenu non soutenable » Elle indique également : « La croissance du trafic TGV s'est depuis l'origine faite au détriment des autres trains longues distances (…) dont la fréquentation a été divisée par cinq au cours des trente dernières années. (…) Dans les faits, la SNCF réduit le choix ferroviaire au TGV en le substituant à d'autres trains pour les dessertes qu'il assure ». La cour des comptes dénonce cette « captivité » des voyageurs, qui accentue les « inégalités entre territoires » La cour des comptes remet en question « la pertinence économique, sociale et environnementale de l'investissement public » de ce mode de transport. « Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est pas assuré » Je juge qu'économiser 6 Milliards € pour une différence de 6 à 13min, c'est du bon sens !!!!
1657	Envoyé le 07122014 Nom : LEMIRE Prénom : Véronique Département de résidence : 33 Commune de résidence : ISLE SAINT GEORGES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ISLE SAINT GEORGES AVIS : Bonjour Je m'inquiète de la réduction du champ d'expansion des crues alors que c'est interdit en Zone PPRI
1658	Envoyé le 07-12-2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : MIMBASTE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Ce projet de LGV n'a aucun intérêt spécifique pour notre département. Entre Bordeaux et Dax,, pendant combien de temps le TGV circulera à la vitesse autorisée par la LGV ?? Quel gain de temps pour l'usager ? Le seul et unique argument recevable est celui de permettre l'accès LGV - TGV à l'Espagne et au Portugal. Donc, le financement de la LGV relève uniquement de l'UE. Sur cette question de financement, ce projet ne doit pas impacter les ressources de nos instances, depuis les communes jusqu'aux Conseils général et régional. Sur l'aspect économique, écologique et environnemental, non seulement rien ne justifie ce projet mais en plus, tout s'y oppose. Par contre, la remise en état des lignes existantes répondrait, à la fois, au besoin de transport passager et fret, limiterait le montant de l'investissement et respecterait environnement et écologie en maintenant la Nature dans sa diversité (faune et flore) et son indispensable équilibre pour laisser une planète viable aux générations futures.

	Enfin, si ce projet avait toutes les qualités requises, pourquoi les porteurs du projet ne mettent pas cartes sur table, c'est à dire tout le contenu, en vérité, de chaque hypothèse. C'est à dire, tous les arguments avancés par les uns et les autres, ne doivent pas commencer par des "si". Comme à chaque fois, les prévisions de trafic (je nomme le projet d'aéroport Notre Dame des Landes dont les prévisions pour la période 2010-2012, présentées au départ du projet ne sont pas confirmées et sont loin de la réalité) ou d'activité reposent sur un constat très optimiste contesté par d'autres voix, lesquelles sont cataloguées "d'opposant systématique" ..... Et la réalité montre, malheureusement que les décideurs maintiennent et réalisent leur projet qui, très souvent, n'atteint pas l'objectif prévu. Alors, OUI, l'abandon de ce projet, dans sa dimension nationale et régionale, est une mesure sage. Si cette LGV devait être retenue pour desservir Espagne et Portugal, alors il faut un projet dont le tracé répondra au mieux à cette ambition. Cela ne passe pas des gares LGV dans les Landes. La desserte des gares landaises par des TGV est largement suffisante. Si ma mémoire est bonne et que ma source d'information est objective, la gare de Dax passerait les 10 ou 12 TGV par jour sur ligne classique à 3 TGV LGV. Gagner 6 Mn entre Bordeaux et Dax avec cette ligne LGV, serait ce plus intéressant pour les usagers que 10 ou 12 TGV "normaux" ?? Messieurs les décideurs, si vous êtes profondément soucieux du besoin et des attentes des usagers du transport collectif moins polluant, pourquoi ne leur demandez vous pas qu'ils s'expriment par un référendum ?? Auriez vous peur qu'ils prennent une position contraire ? Pensez vous qu'ils seraient assez "inintelligents" et incompétents quand au choix à prendre ? Un citoyen qui se veut acteur de la Politique de son pays, de sa région, de son département, rôle que lui confie la Constitution, pour un Mieux Vivre Ensemble.
1659 1.	Envoyé le 07/12/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint-Aubin-de-Médoc Lieu concerné par vos observations (commune, département) : tous les départements traversés par le projet AVIS : Je suis opposé à l'ensemble du projet présenté à l'enquête publique pour les raisons suivantes car il est contraire aux objectifs de développement durable - qui sont par ailleurs affichés par les pouvoirs publiques- : > les TGV sont extrêmement consommateurs d'énergie vu leur masse et leur vitesse (la consommation d'énergie est proportionnelle à la masse et au carré de la vitesse). Promouvoir, le TGV, c'est aller contre l'objectif d'une société sobre en énergie. > l'énergie électrique des TGV provient en grande partie des centrales nucléaires dont les déchets nocifs pendant des milliers d'année sont une menace pour les générations futures. > l'emprise de la TGV consommera des espaces naturels, agricoles ou

	forestiers : le projet contribue donc à augmenter les atteintes à la nature, déjà bien malmenée dans notre pays. ce projet, s'il se réaliserait, mobiliserait des financements au détriment du reste du réseau ferré. En conclusion, ce projet se situe dans la ligne du "toujours plus" et ne correspond pas au changement de modèle de société dont les pouvoirs publics eux-mêmes nous disent qu'il est indispensable et inéluctable au vu de l'évolution du monde. Où est la transition écologique et énergétique avec un tel projet?
1660	Envoyé le 07122014 Nom : LEMIRE Prénom : Jean André Département de résidence : 33 Commune de résidence : ISLE SAINT GEORGES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 64 AVIS : Je ne comprends que ce projet (Bordeaux DAX) puisse être mis à l'enquête publique alors que le débat public portait sur Bordeaux Hendaye , ce qui est différent en terme d'analyse de rentabilité. même la cour des comptes fait la remarque. On nous enfume et on nous trompe par une malhonnêté officialisée
1661	Envoyé le 07/12/2014 Nom : - Prénom :- Département de résidence : 33 Commune de résidence : LATRESNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ESCAUDES 33 AVIS : Je suis opposée à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n’est utilisée qu’à 25 % de ses capacités.
1662	Envoyé le 07122014 Nom : Bernex Prénom : Jean Marc Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint Symphorien Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Léger de Balson AVIS : Je pense qu'il est illusoire d'imaginer que la présence d'un train à grande vitesse puisse permettre un accès beaucoup plus rapide entre deux villes si les déplacements sont d'ordre professionnels au sens large. Un voyage professionnel de Mont de Marsan à Bordeaux, par exemple ne se considère pas de la gare de Mont de Marsan à celle de Bordeaux mais très souvent de la banlieue industrielle de Mont de Marsan à la banlieue industrielle de Bordeaux. Ce qui veut dire que le voyage comprend le trajet initial en voiture et le trajet final en voiture. En somme, il sera bien souvent plus rapide d'aller directement de

	l'entreprise de Mont de Marsan à celle de Bordeaux. Et je prends un exemple pour des villes proches. Dans le cas de villes éloignées, ce sera souvent l'avion qui sera le concurrent principal du train, qui soit rapide ou pas. Sans compter le problème de la tarification qui n'est pas à l'avantage du train. En revanche un maillage plus serré du réseau ferré pourrait apporter des solutions à des zones qui sont oubliées des politiques de développement en favorisant des liaisons transversales. Dans ce cas, on apporterait une vraie solution de service public. L'Espagne a énormément développé son réseau ferré haute vitesse ces dernières années. Les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances. Trafic en berne et tarifs non adaptés sont le résultat d'une politique de développement non maitrisée. En dehors d'une bataille de chiffres sur la quelle chacun peut camper sur ses positions, il existe aussi un côté humain qui fait que je sois opposé à ce projet car j'habite assez près du tracé et je ne sais pas quelles seront les nuisances à venir.
1663	Envoyé le 07122014 Nom : VITRAC Prénom : Xavier Département de résidence : 33 Commune de résidence : St Médard d'Eyrans Lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Médard d'Eyrans AVIS : Messieurs les Commissaires enqueteurs, Je suis totalement opposé à ce projet de ligne nouvelle LGV entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et Dax, à la fois sur le projet en lui-même et sur le tracé: - Sur le projet: La France connait actuellement une crise économique sans précédents. La dette de l'Etat Français est aujourd'hui de 2000 Milliards d'Euros, celle de la SNCF de 44 Milliards d'euros. On nous propose un projet de 9 milliards d'Euros, financé on ne sait par qui, tout ça pour gagner 15 minutes sur le trajet par rapport aux lignes actuelles, et pour soit-disant désenclaver la région Toulousaine??? N'y a t-il pas d'autres investissements à faire dans la Région Aquitaine, que ce soit dans le social, la santé, l'éducation, la préservation de l'environnement, le tourisme... ou pour maintenir voire créer des emplois? Pourquoi ne pas rénover les lignes existantes, ce qui côuterait moins cher et éviterait en plus de trop nombreux accidents sur ces voies!! - Sur le tracé: Nous sommes propriétaires avec mon épouse d'une maison individuelle depuis 2006 dans le village de St Médard d'Eyrans. Ce village est déjà traversé par la ligne TGV Bordeaux-Toulouse d'un côté et par l'autoroute A62 de l'autre, avec toutes les nuisances sonores que cela implique. Je ne veux pas que l'on défigure ce village en y ajoutant une ligne grande vitesse, en modifiant l'aménagement du village, en dévaluant nos biens immobiliers et en faisant payer ces dépenses aux générations futures, notamment nos enfants qui vont aujourd'hui à l'école communale de St Médard d'Eyrans. En tant qu'élu de ce village, je souhaite contribuer au maintient du cadre de vie dans ce village. Par ailleurs, le tracé prévu risque de dévaster certaines zones agricoles et viticoles réputées (Graves, Sauternes). La ligne ferroviaire prévue traverserait la zone humide de la vallée du Ciron, classée Natura 2000, au risque de dérégler son micro-climat si

	particulier. Les liquoreux de Bordeaux ne doivent en effet leur existence qu'à une brume matinale générée par les eaux froides de la rivière Ciron. C'est ce brouillard qui permet l'apparition sur les grappes de raisin d'un champignon, le botrytis, qui va confire les grappes et donner au vin de Sauternes son arôme spécifique. La question qui nous est posée est: est-ce un projet d'utilité publique ?La réponse est évidemment NON.
1664	Envoyé le 07122014 Nom : Leydet - - Guibard Prénom : Margot Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint Pierre d'Aurillac Lieu concerné par vos observations (commune, département) :- AVIS : Puisque la SNCF semble avoir assez d'argent pour créer des lignes à grande vitesse qui détruiront l'environnement, pourquoi ne pas plutôt baisser les tarifs sur les lignes déjà construites... Une ligne à grande vitesse hors de prix dans une société en crise, quelle logique... On nous fait payer 4 euros de plus quand on prend notre billet dans le train, pour "le coût des machines qui les distribuent", comment amortira-t-on le prix de ces lignes? Évitons d'être inconséquents...
1665	Envoyé le 07/12/2014 Nom : ARBEZ Prénom : Michel Département de résidence : 33 Commune de résidence : Gujan-Mestras Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Traversée du Sud-Gironde AVIS : Je suis DEFAVORABLE aux projets de lignes à grande vitesse Bordeaux- Toulouse et Bordeaux-Dax, car: -Trop couteux eu égard à l'endettement actuel de Réseau Ferré de France et aux bénéfices mineurs escomptés. -Inappropriés, comparés aux besoins d'entretien des installations et de modernisation des lignes express régionales. -Catastrophique sur le plan environnemental.
1666	Envoyé le 07/12/2014 Nom : REVEILLAS Prénom : Mathieu Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux AVIS : Bonjour, Etant amoureux des trains mais également de la nature, je suis contre ce projet pharaonique pour plusieurs raisons : Les atteintes à l'environnement seront définitives, catastrophiques sur la faune et la flore, sur les continuités écologiques. Malgré les ouvrages compensatoires les trames vertes et bleues seront profondément affectées. De nombreuses espèces de mammifères protégées par les conventions internationales (loutre d'europe, vison d'Europe...), des papillons, insectes, disparaitront sous les gravat et le béton. Si le projet se réalise la France sera assailli de procès de destruction d'espèces au niveau européen et mondial. La

	Directive sur la loi sur l'eau sera également piétinée, des plaintes seront également menés contre l'Etat. Que dire également des frais engendrés dans la maintenance des 2 lignes ? Déja que l'on a du mal à entretenir le réseau en garantissant une sécurité maximale. Je suis contre l'endettement pour des dizaines d'années de l'Etat français. Contre la corruption de nos responsable régionaux avec les entreprises du BTP. Faire miroiter des emplois est une bétise sans nom car ce sont des emplois précaires à durée déterminée. Combien d'emplois CDI vont disparaitre dans nos territoires ? énormément (Cf, métiers de la vigne, de la foret, de l'agriculture, de l'environnement et autres) Modernisons les voies !!!! Les personnes contre la nouvelle lvg ne sont pas contre le progrès, on le veut ce progrès, on veut des emplois, augmenter l'activité économique de nos territoires. Moderniser les voies existantes garantis cela tout en respectant nos territoires.L'avenir des nos enfants ne passe pas par l'endettement et la destruction mais par la modernisation et la valorisation de nos ouvrages existants ainsi que de notre patrimoine naturel. J'espère avoir été entendu et que mon avis sera pris en compte ainsi que l'ensemble les avis négatifs et proposant une solution alternative réaliste Cordialement Mathieu REVEILLAS
1667	Envoyé le 07122014 Nom : PAUMET Prénom : ALAIN BERNARD Département de résidence : 33 Commune de résidence : UZESTE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : COMMUNE DE PRECHAC AVIS : Monsieur, J'estime que les dégâts dans l'environnement seraient bien trop importants pour la construction d'une si petite ligne: Bordeaux - Dax (quelques milliers d'habitants). Quant à la ligne Bordeaux - Toulouse, elle pourrait parfaitement être modernisée là où elle est, sans avoir à traverser des vignobles irremplaçables. Est-il si important que quelques voyageurs (toujours les mêmes) gagnent dix minutes sur leur temps de trajet au détriment de milliers de riverains qui recevront les nuisances, du chantier dans un premier temps, puis de la ligne ensuite. Les entreprises de BTP manquent de travail ? Il y aurait plusieurs millions de logements à rénover d'un point de vue thermique, pour un meilleur confort de leurs habitants et une moindre dépense d'énergie. Préservons nos territoires pour le bien-être des générations futures B. Paumet
1668	Envoyé le 07/11/2014 Nom : bibé Prénom : françois

	Département de résidence : 47 Commune de résidence : 47230 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : l'ensemble du territoire AVIS : bonjour, je suis tout à fait contre ce projet de nouvelles lignes! je pars du principe que la sncf ne rempli déja pas son "contrat" et de ce fait vole chaque utilisateur de tgv en ne parvenant pas à le faire rouler à sa vitesse prévue (et donc facturée). ensuite je ne vois pas pourquoi on lui permetrait d'exproprier des gens qui ont des fois construits leur habitation de leur propres mains, ou qui habitent là depuis plusieurs générations! on ne me permetra jamais d'exproprier le voisin si le jour o^ù je monte une entreprise je manque de place non? vous me direz "oui mais c'est pour le bien public!" quel bien public est le plus valabe? -éviter d'exproprier en masse des famille et pourir leur vie? et par la même occasion défoncer (je trouve le terme approprié) une nature qui est déja bancale par notre faute et qu'on doit soit disant préserver à tout prix car il y aurait urgence?? -faire "peut être" gagner quelques minutes à certains (je dis peut être car vu l'efficacité du TGV on a le droit d'être sceptique non?) vous hésitez? REELEMENT???? si c'est le cas par pitié ne me parlez plus d'interdictions des foyers ouverts dans les villes, d'interdiction de mettre les volets ou le store ou la façade qu'on souhaite pour la préservation du patrimoine et j'en passe! alors si vraiment cela doit se faire, pour le bien public, aménagez les lignes existantes, c'est la 2ème solution raisonable! la 1ère étant de ne rien faire! bien cordialement françois
1669	Envoyé le 07122014 Nom : Giraud Prénom : Raphaël Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : La construction de voies à grande vitesse correspond à une vision très élitiste du rôle de l'État. Ces voies permettent à une minorité de "grands voyageurs" circulant entre grandes villes de gagner un peu de temps, mais sont bien loin de profiter à l'ensemble de la population concernée. De plus, cela correspond à une industrie fortement consommatrice en électricité et qui n'est donc pas adaptée aux contraintes écologiques qui sont devant nous. Enfin, la construction de nouvelles voies de circulation entraine l'artificialisation de terres et la dégradation d'espaces naturels.

	En résumé, construire cette LGV représente pour moi un pas de plus dans la mauvaise direction, celle d'une fuite en avant faire toujours plus de vitesse, de distances parcourues, de ressources consommées voire détruites, au profit d'une minorité de personnes et au détriment de la majorité. A l'inverse, des territoires périurbains et "ruraux" sont de plus en plus abandonnés de toute aide en provenance de la collectivité. Ce sont ces espaces qu'il s'agit aujourd'hui de redynamiser par une politique forte, responsable et réfléchie, tournant le dos à l'accroissement infini des grandes agglomérations.
1670	Envoyé le 07/12/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : saint-avit Lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint-avit 40090 AVIS : La lgv inutile,chére et destructrice .Pourquoi détruire 4800 hectares alors qu,il suffit de rénover les lignes existantes et avec l,argent économisez l,utiliser a des choses plus importantes . Messieurs les décideurs étes vous capables de le comprendre vous qui ne payez rien ?????
1671	Envoyé le 07122014 Nom : Gouverneur Prénom : Huguette Département de résidence : 33 Commune de résidence : 33650 Saint-Morillon Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde et ensemble du projet AVIS : Bonjour, Pour les raisons qui suivent je suis totalement opposée au projet de lignes nouvelles du GPSO Il est parfaitement avéré, selon le retour d'expérience des LGV déjà existantes que : - les LGV n'apportent rien de significatif aux grandes métropoles, selon plusieurs études indépendantes; - les LGV, qui ne supportent que des TGV et traversent le territoire pratiquement sans présenter d'arrêt, n'ont donc aucun intérêt pour les villes intermédiaires et les zones traversées. En délocalisant certaines activités vers les métropoles elles déstructurent et appauvrissent ces territoires. Les villes moyennes n'auront pas de gare LGV ou alors loin des agglomérations (appelées gares des betteraves !) ; - Plusieurs études indépendantes ont montré que les lignes actuelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, plus courtes, correctement modernisées et aménagées, auraient des performances très voisines des LGV et seraient 3 à 4 fois moins chères. Sur Dax performances équivalentes ! ; - La liaison normale Paris-Toulouse c'est le POLT par Limoges (ligne actuellement délabrée qui ne demande qu'à être remise en état et modernisée) et non le détour par Bordeaux (LGV ou non) qui ferait 841 km contre 719 km avec une ligne POLT aménagée, avec là aussi des

	performances équivalentes à la LGV par Bordeaux ; - Bordeaux est actuellement à 3 h de Paris par TGV et les navettes par avion (1h de trajet) tournent très bien!!! Les Toulousains, habitués à l'avion (1 h de trajet aussi), seraient à un peu plus de 3 h avec LGV par Bordeaux : ils continueront donc à prendre l'avion (d'autant plus qu'avec le "low cost", il sera moins cher !)... Il faut savoir aussi que les débats publics ont eu lieu en 2005-2006 et que l'argumentation essentielle de RFF et des grands élus était la nécessité des LGV, pour libérer de la place sur les voies existantes, car les projections par RFF de trafics marchandises, passagers, en donnait une croissance exponentielle (sic !) en 2010. Or tous ces trafics sont tombés en 2014 entre 20 et 40 % de moins que ce qu'ils étaient en 2005-2006. De même lors des débats publics il a été demandé qu'avant de vouloir faire de nouvelles voies soient étudiées sérieusement l'utilisation des voies existantes modernisées et aménagées, ce qui n'a jamais été fait par RFF qui avait répondu que ce ne pourrait être que marginal ! Il a fallu en demander l'étude à des cabinets indépendants. La persistance de la négation de toutes ces faits par ces personnes devient, à force, totalement indécente.
1672	Envoyé le 07122014 Nom : Vinot Préfontaine Prénom : Jérôme Département de résidence : 78 Commune de résidence : Versailles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bommes, Gironde AVIS : Possédant une résidence secondaire à Bommes, au milieu des premiers crûs classés sur cette commune, je m'étonne de ce projet de ligne Bordeaux-Espagne qui menace l'ensemble de l'écosystème (et, partant, l'économie) des vins de Sauternes. Il est évident qu'il existe un risque majeur à remanier lourdement le Ciron et son environnement immédiat, et ce aussi près de ces vignes. Je reste étonné que le rapport d'enquête ne porte que sur les communes concernées par le passage du train lui-même, sans parler de ce qui se passe à quelques kilomètres de là. Vibrations, bruits, déplacement de masses d'air, bétonnage... Tout ça sont des éléments qui, de toute évidence, vont perturber l'ensemble du sud-Gironde. J'estime que le principe de précaution doit s'appliquer ; il me paraît nécessaire de surseoir à ce projet qui traverserait le Sauternais. Si cette ligne était vraiment nécessaire, il conviendra alors de la faire passer plus au sud.
1673	Envoyé le 07 / 12/ 2014 Nom : Brunel Prénom : Danielle Département de résidence : 33 Commune de résidence : La Teste de Buch 33115 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Château de Tuquet , 33640 Beautiran AVIS :

	Je suis contre la réalisation de la ligne LGV qui doit passer sur la propriété du Château de Tuquet étant donné la dette catastrophique que supporte La France . Ce serait un moyen de faire une véritable économie que d'annuler ce projet qui aurait pu nous faire gagner quelques minutes sur le trajet Paris Hendaye !! Car nous ne sommes pas privés d'un TGV . Par ailleurs , comment il serait possible de détruire la Vallée Gât . Mort , classée Natura 2000 ??? Comment serait il possible de saccager sur 3 kms , c'est à dire sur 40 hectares , ce beau domaine viticole qui de plus est historique . Dont les bâtiments , parfaitement entretenus , sont , eux aussi , historiques et anoblissent notre région . Danielle Brunel
1674	Envoyé le 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : Je m'oppose au tracé de ces LGV : - au bilan environnemental médiocre voire néfaste (espèces protégées, destruction de forêt ...), - au bilan social nul (pas d'arrêt supplémentaires, pas de retombée économique locale hormis une fois de plus pour les agglomérations Bordeaux et Toulouse) voire négatif (déplacement de familles ancrées sur des territoires depuis des générations) - au bilan économique médiocre voire néfaste pour les comptes publics dans la mesure ou une contre étude montre la pertinence de la rénovation du tronçon Bordeaux-Toulouse pour satisfaire les besoins d'une ligne à plus grande vitesse, en somme, un projet faisant parti des grands projets inutiles et imposés.
1675	Envoyé le 07122014 Nom : Lobry Prénom : Christelle Département de résidence : 47 Commune de résidence : Villeneuve-sur-Lot Lieu concerné par vos observations (commune, département) : département AVIS : Selon le rapport de la Cour des Comptes du 23 octobre 2014, ce projet de LGV est non rentable à tout point de vue. De plus, il est dispendieux pour l'Etat et les Collectivités Territoriales, c'est-à-dire les citoyens qui sont, eux, sujets à des mesures d'austérité. Il est par ailleurs une aberration écologique : 4800 ha, dont 2400 pour notre département, de terres dénaturées (zones humides, biodiversité, nappes d'eau, sources...) ; pollution engendrée par les milliers de rotation des camions ; construction de lignes à haute tension... Notre département étant déjà pauvre en lignes ferroviaires, il serait plus judicieux, pour un coût 3 fois inférieur, de rénover et d'améliorer les lignes existantes qui bénéficieraient aux TER et grandes lignes. Cela garantirait aussi les arrêts à Agen et continuerait d'assurer les connexions avec les TER et les autocars.

	Il est évident que pour un gain de temps de quelques minutes et pour quelques emplois temporaires, ce projet est déraisonnable. Par conséquent, je tiens à vous faire connaître ma totale opposition au projet.
1676	Envoyé le 07122014 Nom: - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : 40120 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : roquefort 40 AVIS : Bonjour je me fais la voix de mon entourage pour dire que ce projet ne nous intéresse pas. Pourtant, je f;ais partie de la faible part des landais qui se rend à Paris pour le travail quelques fois dans l'année. Etant donné le nombre de passagers nécessaires au maintient d'un arrêt de tgv dans une gare, Je ne me fais aucune illusion sur le nombre de train qui pourraient desservir Mont de Marsan à terme. Et ce malgré les simulations toujours très optimistes de ceux qui tentent de nous vendre ce projet. Vous avez déposé dans ma mairie un dossier d'étude pharaonique totalement mal fait. Même le commissaire enquêteur ne savait s'y retrouver. Ces petits jeux de dupes ont l'art de rendre les gens las. Et vous en profitez. Votre communication, votre verbiage, les costumes, et l'arrogance crâne qui vous représente lors des réunions publiques et autres simulacres parlent pour vous. Les gens de RFF ou de GPSO sont des commerciaux qui vendent sans faire signer personne, mais avec l'accord tacite de tout le monde. Vous êtes très forts... dans votre exercice. Ailleurs, je ne doute pas de votre ridicule. Près de chez moi, il y a un endroit magnifique qui s'appelle "Le vallon du cross". Cet endroit, les Roquefortois l'adorent. Le tracé passe juste à côté ! Mince alors ! Quallez vous faire ? Que va t on faire ? Je fais partie de ceux qui ont porté haut et fort la contestation contre l'A65. Croyez bien que le jour ou vous vous déciderez à passer par là, nous y serons ! Les arguments qui poussent mes propos vous les connaissez, j'en suis sur : - Déficit astronomique de RFF pour l'entretien des voies. - La grande vitesse en Allemagne est de 250 km H, au delà, bien plus de pertes que de bénéfices. - Un tgv n'est pas fait pour de la desserte locale. - l'aménagement des voies existantes est bien moins couteux et destructeur. - Les gains de temps sont ridicules comparés aux coûts. - L'augmentation des tarifs compte tenu du coût du projet rendra ce

	train assez inabordable pour le français moyen. La pensée qui mène ce genre de projets à 40 ans. malgré la fraicheur pour enrober ce train des années 70, qu'on se le dise : ce train est ringard, dépassé ! Que la France fasse preuve d'un peu de modernité, qu'elle essaie de nous vendre autre chose qu'un concorde sur des rails ! En l'an 2000, on y est maintenant depuis un petit moment ... Merci d'avance pour votre compréhension.
1677	Envoyé le 07/12/2014 Nom : mastella Prénom : laurent Département de résidence : 33 Commune de résidence : origne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : origne 33113 AVIS : je m'oppose totalement à ce projet des nouvelles lignes lgv bordeaux dax et bordeaux Toulouse qui n'est en aucun cas un projet d'Intérêt général et qui nuira la faune et la flore dans cet écosystème très fragile . un projet faramineux pour un gain de temps minimum
1678	Envoyé le 07132014 Nom : Géneau Prénom : Christian Département de résidence : 46 Commune de résidence : Espagnac Sainte Eulalie Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Brive et Cahors AVIS : Ce projet de nouvelle ligne, objet de l'enquête d'utilité publique en cours me permet de m'exprimer à son sujet. Je vais donc, ci-dessous, vous faire part de mes observations et vous demande d'annexer la présente aux registres d'enquête : Ce projet reçoit, aujourd'hui, une estimation de dépenses estimée à Neuf milliards d'euros (9 000 000 000 €) dont le coût sera supporté par l'ensemble des collectivités territoriales locales (Régions, Départements, Communautés de Communes ou urbaines…) Ce financement signifie que c'est nous qui paierons la note avec pour corollaire la diminution des moyens dont disposeront d'autres politiques publiques telles que l'éducation, les transports TER, la santé, etc…). La construction de cette nouvelle ligne se fera au détriment des lignes existantes notamment Paris, Orléans, Limoges, Toulouse ; ligne majeure pour l'aménagement du territoire, dont la pérennité ne sera plus assurée : suppression d'arrêts dans certaines gares, suppression de guichets « humains », suppression du statut « gare grandes lignes » pour certaines d'entre elles (Cahors par exemple ». Sa construction nécessitera la mise en place d'environ 30 millions de mètres cubes de matériaux calcaires, ce qui implique la création, donc l'exploitation de nombreuses carrières et gravières et donc un trafic lourd et polluant important sur les routes et ceci pendant au moins 7 ans ! Elle nécessitera également la destruction de près de 5000 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, des zones humides,

	des espaces protégés, des nappes d'eau… Pourtant ; une solution alternative est possible (le but de l'Enquête d'utilité publique est également de recueillir et apprécier les contre propositions): Les conclusions d'une étude indépendante réalisée par le bureau d'études « CLARACO » missionné par un collectif d'élus et plusieurs associations le démontre ! Cette étude démontre que l'aménagement de la ligne existante Toulouse Bordeaux permettrait d'économiser 6 milliards et éviterait un désastre écologique pour une différence de temps de trajet estimé entre 6 et 13 minutes et aurait l'avantage de développer le trafic ferroviaire sur le nord toulousain. Si nous reprenons ce que faisait ressortir la tenue des « Assises ferroviaires en 2011 (source Ministère de l'Ecologie) : « … Essoufflement du modèle TGV et crise de croissance du TER, déclin ininterrompu du fret ferroviaire, dégradation de l'état du réseau classique, course irraisonnée à l'extension du réseau à grande vitesse, sont autant de signes révélateurs d'un modèle économique qu'il est vital de réinventer aujourd'hui… » L'article 1 du Grenelle de l'Environnement en 2009 indiquait : « … Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable… » La Cour des Comptes, en 2014 confirmait en ces termes : « …Un modèle à bout de souffle, devenu insoutenable.. / La croissance du trafic TGV s'est, depuis l'origine, faite au détriment des autres trains longues distances …/…dont la fréquentation a été divisée par cinq au cours des 30 dernières années…/…Dans les faits, la SNCF réduit le choix ferroviaire au TGV en le substituant à d'autres trains pour les dessertes qu'il assure… » La Cour dénonce cette captivité des voyageurs qui accentue les inégalités entre territoires. Elle remet en question la pertinence économique, sociale et environnementale de l'investissement public dans ce mode de transport. La Cour des Comptes indique « Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est pas assuré ! » C'est pourquoi, ayant listé mes arguments, par la présente, je vous signifie mon total désaccord sur ce projet et mon vœu de voir maintenue et développée la ligne Toulouse, Orléans, Limoges, Paris. Je vous demande de verser ma contribution aux registres d'enquête tel que le prévoient les textes régissant les enquêtes publiques. Veuilez agréer, je vous prie Monsieur le Président de la Commission d'enquête, l'expression de mes salutations les plus distinguées.
1679	Envoyé le 071214 Nom : Dupouy Prénom : Frédéric Département de résidence : 47 Commune de résidence : Pompiey Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et garonne, landes, Pompiey AVIS : Je dépose aujourd'hui mon opinion sur ce projet qui pour moi n'est vraiment pas nécessaire, je m'explique: Je suis nouvellement élu dans ma commune et depuis peu papa, j'ai fait le choix de résider à la campagne pour le bien être de ma famille. En tant qu'élu je suis d'autant plus à l'écoute de l'impact de ce

	projet sur le territoire de ma commune et de mon département. Ce projet va dévaster à jamais l'environnement, que ce soit sur le plan humain, la faune et la flore. Je ne veux pas que mes enfants, ma famille, mes proches subissent le cout d'un tel projet, car tout cela est financé avec de l'argent public et nous allons le payer pendant très longtemps . Ces quelques élus qui ont le toupet de lancer de tels chantiers sur le dos des contribuables devraient avoir honte. Tout ça pour gagner quelques minutes, qui en plus est totalement faux, les tgv ne rouleront jamais à la vitesse d'une lgv, le tracé ne le permet pas. Il y a d'autre priorité comme la rénovation du réseau ferré actuel, la lgv n'est pas rentable que ce soit pour les gestionnaires ou les usagers, de plus la conjoncture actuelle ne permet pas de financer un tel projet et ne ferait qu'aggraver la dette de l'état. La rénovation des lignes actuelles permettrai des performances qui se rapprocheraient de la lgv pour un coût bien moins élevé. J'ai vu les dégâts causés par la lgv Bordeaux Tours, des écoles détruites, des maisons aussi, j'ai vu une maison à Ambarès et Lagrave avec un petit jardin et juste au bout la lgv, imaginez ces gens qui subissent aujourd'hui et pour toute leur vie les nuisances causées par cette catastrophe. Leur maison est désormais invendable car elle se situe au delà des 25m. Je pense que les personnes à l'origine de ce projet ne voudrait pas subir la même chose. Pour tout cela je suis définitivement contre ce projet catastrophique .
1680	Envoyé le 07122014 Nom : CONTRÉ Prénom : Pierre Département de résidence : 33 Commune de résidence : Gujan-Mestras Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Beautiran 33640 - Château Le Tuquet AVIS : - la ligne nouvelle TGV sud-ouest est nécessaire pour soulager le trafic sur les lignes classiques. Avec beaucoup moins de trains de voyageurs grandes lignes sur la ligne classique entre Bordeaux et Hendaye, on pourra créer des sillons horaires disponibles au trafic fret et redévelopper le ferroutage dans le sud-ouest de la France. Ainsi, on diminuera le nombre de camions sur l'autoroute Bordeaux-Bayonne et par conséquent on diminuera les émissions de gaz à effet de serre. - la rapidité du transport sur ligne nouvelle, et à condition que le TGV ne s'arrête pas à toutes les gares, permet de reprendre de la clientèle aérienne. La suppression de la compagnie Air Inter dans les années 1980 en est l'exemple. Supprimer des trajets aériens, c'est également réduire l'émission de gaz à effet de serre. - Il serait utile de créer une ligne directe Libourne-St Médard

	d'Eyran sans passer par Bordeaux, en traversant la Garonne loin de Bordeaux, parce que voyageur à destination de Toulouse ou d'Hendaye ne doit pas être pénalisé par les temps d'arrêts dans les gares intermédiaires. - le tronc commun des 2 lignes TGV jusqu'au triangle de séparation est l'originalité qui réduit la longueur de lignes à construire. Lorsque les lignes nouvelles parviendront à leur destination, la relation Toulouse-Hendaye va profiter aux 2 régions. Il faut s'attendre à une relance de la dynamique économique et touristique entre ces 2 régions. - mes deux requêtes : 1 - il est important de ne pas agresser l'environnement, de ne pas détruire les zones environnementales sensibles, forêts, zones humides, ruisseaux. Tout arbre abattu devrait être replanté dans une zone proche. Il est utile de faire l'inventaire de l'existant avant de le détruire afin de l'artificialiser quelques mètres plus loin 2 - Sur la commune de Beautiran, le fuseau traverse les vignes du Château Le Tuquet. Les vignobles, les vieilles pierres font partie du patrimoine culturel et historique français. Il n'est pas pensable que la France puisse détruire son patrimoine pour satisfaire un besoin d'équipement ferroviaire. Il est important de mieux réfléchir dans ce projet de tracé de ligne afin que le TGV ne vienne pas détruire les richesses de la France. Pour préserver la beauté du site, l'intégralité des vignes, il est impératif de modifier le tracé par exemple en contournant cette zone. CONCLUSION Oui au TGV Sud-Ouest mais à la condition qu'il n'agresse pas l'environnement, qu'il ne traverse pas la propriété du Château Le Tuquet sur la commune de Beautiran et que le ferroutage en profite pour s'organiser et se développer de façon durable entre le nord de l'Europe et l'Espagne. Merci de bien vouloir prendre en compte mes requêtes. Pierre CONTRÉ
1681	Envoyé le 07.12.2014 Nom : KÖRÖSI Prénom : Suzanne Département de résidence : 75 Commune de résidence : Paris Lieu concerné par vos observations (commune, département) : projets de lignes ferroviaires à grande vitesse au sud de Bordeaux (LGV GPSO) AVIS : Après avoir lu divers rapports (Cour des Comptes du 23/10/2014, SEPANSO) et au vu des effets catastrophiques du chantier en cours de la LGV Tours-Bordeaux dans le Nord-Gironde, j'ai compris les effets néfastes environnementaux de ce projet. Au nom de l'impératif de diminuer radicalement les effets de serre et du réchauffement climatique d'ici 2030, je m'oppose à la réalisation des projets de lignes ferroviaires à grande vitesse au sud de Bordeaux (LGV GPSO).

1682	Envoyé le 07.12.2014 Nom : - Prénom : virginie Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux AVIS : J'écris ce message pour expliquer mon inquiétude et mon opposition au projet LGV. Ce projet est inutile, représente un gouffre financier et bouleverse une fois de plus notre environnement. Le transport de proximité est une nécessité plus grande et plus démocratique. Je refuse que ce projet soit mené d'autant plus que nous nous entendons répéter sans cesse que des économies doivent être faites sur des services publics essentiels, que les hôpitaux sont abandonnés par l'état, comme le sont les écoles, que le logement est de moins en moins accessible, etc.
1683	Envoyé le 07122014 Nom : GROSSIER Prénom : Iban 5. Département de résidence 64 6. Votre commune de résidence BAYONNE 7. Merci de nous indiquer le lieu concerné par vos observations (commune, département) mes observations concernent le projet dans sa globalité et particulièrement au Pays Basque 8. Merci de nous indiquer votre adresse électronique. L'indication de votre mail permettra l'envoi d'un accusé de réception de vos observations. grossier.iban@gmail.com 9. Saisissez ici vos remarques et observations. Je ne veux pas de ce projet de "déménagement" du territoire dont les conséquences seraient désastreuses pour la population, l'économie, les finances publiques, les richesses naturelles, l'espace, la diversité et l'identité de l'Aquitaine et du Sud-Ouest tout entier. NON à ce Grand Projet Inutile Imposé. OUI à l'entretien et la modernisation des lignes existantes
1684	Envoyé le 0712122014 Nom : Le Normand de Flaghac Prénom : florence Département de résidence : 92 Commune de résidence : Asniéres Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ensemble du parcours et bordeaux St Jean AVIS : Ayant analysé l'ensemble des objectifs assignés à la LGV SEA au terme d'un livre blanc réalisé en 2004 sous la direction de Monsieur Pierre Lacoume, spécialiste du débat public objectif, je souhaite dire ici que la LGV SEA n'est pas d'utilité publique n'ayant pas

	répondu à ses objectifs initiaux: - le tracé ne suit pas en de nombreux points celui de l'autoroute comme requis par le Grenelle de l'environnement - l'aménagement du secteur de la gare Bordeaux Saint Jean ne necéssitait pas la construction d'une voie LGV -LE PROJET N'EST PAS RENTABLE l'elasticité prix/ demande manifeste clairement qu'aux tarifs pratiqué par la SNCF le remplissage des trains ne conduira pas à un niveau suffisant de trains. - LE PROJET NE PERMET PAS D' ESPERER LE DESENGORGEMENT DE L' AUTOROUTE/ Il n'y a pas de bénéfice en terme de baisse de trafic poids lourds par un circuit fret ferroviaire amélioré sur les voies traditionnelles dont les fuseaux seraient allégés par la création de la LGV Pour le trafic automobile RFF/SNCF n'a pas pris en compte le développement de modes alternatifs de transports comme le co - voiturage, ou la baisse des tarifs aéronautiques ainsi que la diminution rapide de la consomation de kerozene des nouveaux avions, voir les recherches sur l'energie solaire aeronautique. SUR LE PLAN ECONOMIQUE ce projet asséche les ressources des régions concernées, sans donner de travail aux locaux, les équipes intervenant sur les tronçons amonts ne sont pas locales. La LGV remplace la modernisation des hopitaux et des universités. L'amenagement des voies existantes aurait constitué un effort de qualité, (technique, urbain, phonique, sécurité) car cela n'a pas été fait depuis la derniére guerre. Cet aménagement des voies existantes aurait permi un développement local, alors que l'on parle du desert Français.... et de chomage de masse. Il aurait permis une gestion locale du trafic ferroviaire et le début de l'émancipation des régions dont on se demande quelles activités elles maîtrisent dans la décentralisation.... Ma CONCLUSION PERSONNELLE à la lecture du LIVRE BLANC LGV SEA, c'est en outre de ce qui précéde, : en choisissant de développer cette ligne au lieu de se concentrer sur le fret et l'amélioration des voies existantes RFF/ SNCF ont signé leur arrêt de mort / creuser un déficit abyssal, sans répondre aux attentes des français, / perdre l'estime et l'image extrêmement positive que la la mise au point du TGV avait acquise et qui n'est en aucun cas une rente de situation. / le choix de la grande vitesse sans renouveau de la technologie, ne permettra pas au groupe de relever les défis des marchés qui s'offrent désormais à lui. A ce titre on peut regretter que le groupe n'ai pas opté pour le train pendulaire recommandé par la commission sénatoriale et qui lui aurait permis d'apporter la grande vitesse sur le réseau de voies actuel.
1685	Envoyé le 07122014 Nom : DENIS Prénom : JEAN NOEL Département de résidence : 47 Commune de résidence : PENNE D'AGENAIS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LOT ET GARONNE (retombées fiscales pour un projet démesuré pour le département

	AVIS : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet GPSO Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax. Car ce projet est : • Ruineux et pas rentable: • Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 9.486 Milliards €, valeur 2011 non actualisée en sachant que les estimations d'avant travaux sont toujours largement dépassées. • Le financement de ces projets n'est pas encore annoncé mais les intentions du gouvernement et la loi Savary de Juin 2014 laissent présager que la plus grande partie de ces financements seront assurés par les collectivités territoriales. • Il se confirme que la contribution pour notre département serait de 2 à 3 fois plus importante que prévu. Ceci grèvera fortement la situation financière de l'Etat et surtout de notre département ne lui permettra plus d'honorer sa quôte-part sauf à la faire porter sur tous les administrés par des augmentations des impôts locaux, à réduire l'aide sociale, supprimer les dotations aux communes et annuler tous investissements pendant des années. Il y a mieux à faire avec cet argent pour le bien de tous. • Sur la base des communications de la Cour des Comptes, ces projets ne sont pas rentables ni pour l'Etat et ni pour les collectivités territoriales ni pour les gestionnaires, ni pour les usagers potentiels. L'endettement à long terme augmentera encore celui déjà conséquent, induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes. • Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires (les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP et très souvent des étrangers). • Ces travaux se feront au détriment de la maintenance et l'amélioration des voies existantes qui sont dans un état pitoyable et nuisent à la qualité de service et à la sécurité des gens qui l'utilisent pour se rendre à leur travail. • La Cour des Comptes, dans son rapport du 23 octobre 2014, fustige RFF et les politiques supportant les projets de LGV et souligne les erreurs systématiques d'évaluations des Coûts et des rentabilités pour les faire accepter. Dévastateur et nuisible pour l'environnement : • cette réalisation dénaturera 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles. Notre département est d'ailleurs le plus impacté par cet impact : 2400 hectares de terres agricoles les plus riches. • Notre département sera de plus en plus vulnérable car on lui soustraira encore de sa richesse et de son attrait tant du point de vue agricole que touristique. • Le tracé n'épargnera ni les zones humides ni les espaces protégés, ni les nappes d'eau ni les sources en eau potable. De plus, la demande de 30 Millions de m3 de matériaux à importer impliquerait de nouvelles gravières. De plus, la nécessité de déplacer 54 Millions de m3 (remblais, déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 Millions de rotations de camions (plus de 2360 rotations de camions

	par jour) pendant la durée des travaux. La pollution engendrée nécessitera des dizaines d'années pour se résorber. • Est très consommateur d'énergie et demande la construction de centrales électriques supplémentaires à énergie non renouvelable et des kilomètres de lignes à haute tension dangereuses et défigurant nos paysages. • Le tracé imposé générera des déplacements plus longs, donc plus couteux de contournement et générateurs de temps e t de consommation de carburant. Inutile car il existe une alternative: • Contrairement aux dispositions de la Loi Grenelle article 1, RFF n'a pas étudié sérieusement une alternative visant à utiliser d'abord les lignes existantes Nous en avons les preuves. A ce seul titre, le projet de GPSO doit être rejeté. • Les lignes existantes sont loin d'être saturées et moyennant des signalisations modernes permettant de multiplier la capacité des lignes par 2 à 3 fois plus. • Cette alternative prévoit d'utiliser les lignes traditionnelles mais en les rénovant, améliorant la sécurité (suppression de passages à niveau) redressant certaines courbes • Cette alternative offrirait des performances similaires surtout pour 80 % des trains avec des machines modernes, vitesse maximale 250 km/h, mais plus efficaces sur des courtes distances. Ces trains, sur des lignes conventionnelles, sont déjà opérationnels dans nos pays voisins. • Ceci garantirait les arrêts à Agen et Montauban et permettrait une connexion immédiate, rapide et sûre avec les TER et le réseau des trains d'équilibre du territoire. • Cela justifierait la rénovation des gares centrales d'Agen, Montauban et Dax, et éviterait la construction des gares excentrées et des infrastructures lourdes qui devraient les accompagner et le passage dans des zones urbanisées.. • Ceci éviterait la construction des déviations de Saint Médard d'Eyrans et de Saint Jory uniquement justifiées pour des TGV supplémentaires inexistants. • Enfin, cela permettra de sécuriser les transports du quotidien et d'assurer des performances avec un service client optimal. Pour ces raisons, je tiens à vous faire connaître ma totale opposition au projet
1686	Envoyé le 07122014 Nom : de Lambert Compeyrot Prénom : laure Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes AVIS : Je demande une étude agro-climatique sur les conséquences d'un tel ouvrage, notamment concernant l'impact sur la climatologie des AOC Sauternes- Barsac-Cérons engendré par la traversée du bassin hydrographique de la rivière Ciron. En attendant ces résultats : Je suis contre la LGV.

1687	Envoyé le 07122014 Nom : Roucou Prénom : Alain Département de résidence : 47 Commune de résidence : Villeneuve-sur-Lot Lieu concerné par vos observations (commune, département) : département AVIS : Selon le rapport de la Cour des Comptes du 23 octobre 2014, ce projet de LGV est non rentable à tout point de vue. De plus, il est dispendieux pour l'Etat et les Collectivités Territoriales, c'est-à-dire les citoyens qui sont, eux, sujets à des mesures d'austérité. Il est par ailleurs une aberration écologique : 4800 ha, dont 2400 pour notre département, de terres dénaturées (zones humides, biodiversité, nappes d'eau, sources...) ; pollution engendrée par les milliers de rotation des camions ; construction de lignes à haute tension... Notre département étant déjà pauvre en lignes ferroviaires, il serait plus judicieux, pour un coût 3 fois inférieur, de rénover et d'améliorer les lignes existantes qui bénéficieraient aux TER et grandes lignes. Cela garantirait aussi les arrêts à Agen et continuerait d'assurer les connexions avec les TER et les autocars. Il est évident que pour un gain de temps de quelques minutes et pour quelques emplois temporaires, ce projet est déraisonnable. Par conséquent, je tiens à vous faire connaître ma totale opposition au projet.
1688	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Lemaire Prénom : Sylvie Département de résidence : 47 Commune de résidence : Layrac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Layrac lot et Garonne AVIS : Le tracé que propose nos représentants me paraît plus judicieux,en effet notre village ne serait pas defiguré par le passage de la ligne LGV ,il garderait sont charme , celui de notre belle Basilique, et serait protègé de toutes nuisances.Il faut également penser aux personnes qui vivent dans le village,quelle vue!!!!!! Et bruit! Je suis en conclusion pour le nouveau tracé proposé H228 ter.pour la sauvegarde de notre village et la vie tranquille des Layracais
1689	Envoyé le 07/12/2014 Nom : AMIEL Prénom : Aurélie Département de résidence : 82 Commune de résidence : SAINT MICHEL Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune de St Michel - Lieu dit Monbrison 82340 SAINT MICHEL AVIS : Je demande à ce que le projet de LGV s'intègre dans le paysage avec un impact le plus limité possible sur l'environnement;

	Dans la zone lieu dit "Monbrison" 82340 SAINT-MICHEL, compte tenu du nombre d'habitations à proximité de la zone de passage de la LGV, je vous demande un mur anti-bruit et un mur végétal afin de limiter les nuisances sonores et visuelles pour les riverains. Aurélie AMIEL
1690	Envoyé le 07122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence :; 33 Commune de résidence : bommes Lieu concerné par vos observations (commune, département) : bommes AVIS : bonjour; avant de créer des nouvelles lignes sncf vous devriez rénover les lignes existantes,et avoir un service plus organisé,car il y a de plus en plus de problèmes dans les transports ferroviaire,gréves des personnels,retard de train,pannes sur voies ,en 2014 on a l'impression que la sncf est dépassée. beaucoup d'argent dépensée pour gagner 40 minutes sur un trajet de 3 heures,cela en vaut il la peine?destruction de campagnes,de paysages,de nature ,tout cela pour 40 minutes.
1691	Nom : Laborde Prénom : Pierre Département de résidence : 33 Commune de résidence : Préchac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tout le tracé dans la forêt des Landes et des Landes girondines. AVIS : Ce tracé est dénué de bon sens. D'un point de vue écologique. D'un point de vue culturel. Du point de vue du sens de l'histoire. Du point de vue économique, excepté les grosses entreprises qui vont participer mais avec les deniers publics. C'est tellement évident. Mais ce monde est encore tellement a l'envers des évidences...
1692	Envoyé le 07/12/2014 Nom : LAVERGNE Prénom : ALAIN Département de résidence : 33 Commune de résidence : SAINT MEDARD D'EYRANS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS AVIS : Apres une longue période d'observation, d'écoute,de consultations, de rapports divers, de réunions, je tire la conclusion suivante que votre projet concernant les lignes nouvelles BORDEAUX TOULOUSE et BORDEAUX DAX est un projet démentiel tant par son coût que par les conséquences dramatiques qui vont en découler. Les priorités aujourd'hui vont nettement à l'amélioration des lignes actuelles , amener les citoyens à la proximité de leurs yeux de travail, de leurs loisirs et de leurs besoins quotidiens.Quel intérêt Messieurs LE GAIN DE TEMPS NON SIGNIFICATIF GAGNE pour des dépenses phaaroniques que les citoyens vont payer pendant de longues années. Et je ne parle pas de tous les inconvénients que nous allons subir pendant ces memes longues années, travaux, destruction des paysages,

	pollution des sites naturels, etc, etc. La cour des comptes vient de vous épingler sévèrement et durement , les lignes TGV ne sont pas rentables, les gares construites deviennent des centres désertiques et couteux et vous allez continuer sous prétexte que c'est un projet d'intérêt général, mais ou est l'intérêt général? L'intérêt général n'est il pas que vous laissiez tomber ce projet absurde? Et ayez une pensée profonde à l'ensemble des citoyens qui vont être impacté par ce projet par rapport au petit nombre d'utilisateurs a votre LGV. Alors oui à la modernisation des lignes actuelles et non à votre projet démesuré.. Et bien entendu je suis solidaire de tous ceux qui se battent contre ce projet y compris dans ma commune de SAINT MEDARD D'EYRANS que vous allez saccager...
1693	Envoyé le 07 12 2014 Nom : LEMBEYE Prénom : Gaëtan Département de résidence : 33 Commune de résidence : Villandraut 33730 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Villandraut et communes proches, la vallée du Ciron AVIS : Ce projet est honteux, Ce Sud-Gironde qui à cause de son triste isolement au modernisme, ces 30 à 40 dernières années, a beaucoup souffert,de désertification mérite attention. Cette région devient remarquable maintenant en France, en Europe, son archaïsme relatif en fait une richesse à venir. Il est inconcevable qu'au nom de l' intérêt de quelques uns, maintenant seulement, pas bien longtemps... l'Etat français tue une région, faisant fi de la vie, la nature, l'avenir, avenir si délicat à concevoir ces derniers temps. Messieurs, mesdames les décideurs, vous comme moi, ne durerons pas longtemps sur cette terre, nous n'avons pas le droit d'être " CON", pour toujours. Plus tard, une solution sera toujours envisageable... si nécessaire. Une erreur maintenant, serait lourde, bête, grave. Non admissible, y-en a mare de ces attitudes "modernistes" absolues, ne considérant que si peu des gens aussi considérables que ceux qui prétendent avoir raison . Heureusement que le baron Hausmann n'a pas mis son grain de sel sur la cité de Carcassonne ... Vous remerciant de votre attention, j' ai confiance en la raison.

	Lembeye
1694	Envoyé le 07122014 Nom : EHSTER Prénom : Soana Département de résidence :; 33 Commune de résidence : AILLAS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ESCAUDES AVIS : Ce projet me semble peu approprié d'un point de vue économique, en ces temps de restriction budgétaire générale rognant de plus en plus les droits de chacun d'entre nous et ce dans tous les domaines, même les plus essentiels comme l'éducation et la santé. Il me semble peu adapté également dans la mesure où ces grands investissements enrichissent essentiellement des grands groupes dont le comportement civique ne justifie pas ces largesses (emploi de ressortissants européens non déclarés et exploités de manière indigne comme sur le chantier de l'EPR, course à la réduction des "charges" et désengagement d'un effort collectif de financement de la solidarité pourtant bien vite évoquée en cas de difficultés...) D'un point de vue plus local, ce projet me semble également potentiellement négatif d'un point de vue environnemental et humain, par la variété des sites fragiles qui sont traversés. Notamment le Ciron, cours d'eau peuplé de nombreuses espèces fragiles et protégés dont le vison d'Europe. On peut aussi regretter qu'un des plus grands massifs forestiers d'Europe voit son unité une nouvelle fois mise à mal par une longue barrière supplémentaire, après la percement de l'autoroute de Gascogne. Ces longs rubans cernés de grillages, même si l'on y aménage quelques points de passages pour la faune perturbe grandement la liberté de leurs déplacements. Les populations se voient elles aussi profondément perturbées par la modification de leur paysage, de leurs trajets, de leurs routes, de leurs sentiers, fruits de centaines d'années de déplacements, d'usages, parfois derniers témoins de temps disparus. Leur vie se verra largement dérangée par les nuisances inévitablement provoquées par des travaux de cette ampleur et pour de nombreuses années par le trafic de trains traversant à grande vitesse ce paysage habituellement d'une grande tranquillité. On peut enfin regretter que tous ces chamboulements, ces désagréments, ces détériorations ne débouchent sur aucun progrès significatif en matière de transport dans une région qui ne bénéficie que de très peu de solutions de transport alternatifs à l'automobile individuelle indispensable dans un territoire où populations et services sont largement dilués dans l'espace. Le gain, somme toute limité, de temps que permet cette infrastructure ne servira pas à la majorité des populations les plus touchées par son arrivée.
1695	Envoyé le 07122014 Nom : Martineau Prénom : Jacques Département de résidence : 33 Commune de résidence : Pessac Lieu concerné par vos observations (commune, département) :Gironde AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d’intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement.

	À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. En résumé, je dis non à ce projet de lignes nouvelles à grande vitesse. Les bons trains sont ceux qui s'arrêtent en gare.
1696	Envoyé le 07 12 2014 Nom : chollon Prénom : lionel Département de résidence : 33 Commune de résidence : loupiac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : prechac AVIS : Je suis consterné à la lecture des plans de l'impact du tracé de cette nouvelle voie sur l'environnement des communes traversées ce qui concerne tous les girondins...une forêt dévastée, des circulations empêchées , un paysage défiguré, un éco système déréglé.....des montagnes d'argent dépensées, tout cela pour quelques minutes gagnées. Pour qui? on se le demande. pas pour nous en tout cas. Ce projet disproportionné ne répond pas à aux attentes de notre société et de notre territoire. Il est issu d'une vision ancienne du développement des régions, n'en déplaise à M. Rousset, et il est une injure à l'avenir....Non et trois fois non, ce projet ne doit pas se faire.
1697	Envoyé le 7/12/2014 Nom valdivielso Prénom : rafael Département de résidence : 64 Commune de résidence : Biarritz Lieu concerné par vos observations (commune, département) : les lignes LGV en projet sur l'Aquitaine et Midi Pyrénées

	AVIS : Mon avis, Le développement des LGV est totalement dépassé, vu le coût faramineux des aménagements et de l'entretien des équipements. L'usager ne gagnera pas du tout de temps. Vu qu'il devra se rendre à une gare spécifique, souvent éloignée et ce temps là n'est pas comptabilisé par RFF. La France moderne, c'est aménager un réseau existant, les TGV passent déjà en Aquitaine ou de Bordeaux à Toulouse. Entre Bordeaux et Bayonne, il y a une des plus grandes ligne droite, où se sont faits tant d'essais dont ceux de rapidité et que beaucoup, nous envient; Pourquoi est elle délaissée. Ne suffirait-il de lier les gares de Dax ou Mont de Marsan avec des lignes TER modernisées au réseau et lignes TGV existants.. Ingénieurs et techniciens doivent d'être mis à contribution pour créer les trains du futur, plus petits, plus maniables, (dont le pendulaire), plus économiques, utilisant les lignes actuelles, dont de sérieuses études, non prises en compte, indiquent qu'elles sont loin d'être saturées. Les TGV/LGV grands consommateurs d'argent public, de carbone, destructeurs d'espaces et d'espèces, sont une fuite en avant, creusant l'énorme déficit de RFF, que nous ne pourront payer. Le fret ferroviaire est en baisse constante. Nous le savons et ne sommes pas dupes que les études menées par RFF sont tronquées, incomplètes. Il est alors inadmissible que les consultations publiques aient été permises, menées sur la base de chiffres et statistiques erronés. Comment dès lors accepter, comprendre l'ouverture sur ces bases des enquêtes publiques. Permettre de tels aménagements qui ne profiteront qu'à une très faible partie de la population d'utiliser ces trafics est un non sens. Les usagers, la population ne veulent pas de la destruction aux conséquences irréversible des espaces qui seraient traversés.
1698	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Buffelan Prénom : Anne Département de résidence : 47 Commune de résidence : Lavardac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Feugarolles, Lot-et-Garonne AVIS : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général mais un vieux concept dépassé : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Suivant les études réalisées à partir des rapports LOTI qui permettent d'analyser les prévisions faites avant la construction des LGV et les réalités observées après leur mise en service les trafics prévus sont surestimés : + 26 % C'est un projet ruineux. Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées (rapport LOTI +19%). En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres ?). D'un point de vue écologique elle serait dévastatrice. C'est sur

	l'ensemble des 2 lignes Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse prés de 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles complètement dénaturées auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. J'ai choisi de vivre dans le pays de mes grands-parents pour sa qualité de verdure. Voilà que je vais me retrouver avec du béton et une vallée de la Garonne définitivement défigurée par une voie supplémentaire à l'autoroute, car je vais croiser au moins trois fois la ligne LGV pour me rendre à Agen, m'obligeant à des détours : mon temps de trajet quotidien va ainsi augmenter. C'est un projet inutile qui ne répond pas au besoin des citoyens : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. En tant que mère de famille, je suis plus intéressée par des trains organisés pour des familles avec enfants (espaces de jeu) que par un gain de quelques minutes, acquis au prix d'une dépense exorbitante léguée à mes enfants en dette. Que de destructions et de dépenses inutiles pour un concept dépassé ! La vitesse, c'est dépassé ! (comme le Concorde). Revenons à la raison.
1699	Envoyé le 07122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : Vianne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Vianne AVIS : La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens. • Non à ce projet ruineux : - Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). - Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. - Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. - Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. - Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver

	la dette de l'État. - La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique. - Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. • Non à ce projet dévastateur : - Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. - La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). - La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. - Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. - L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc. - L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation ! • Non à ce projet inutile : - Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. - À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains. - Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco). - Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF,

	précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». - La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. - Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.
1700	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Subtil Prénom : Noémie Département de résidence : 31 Commune de résidence : St Rustice Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Commune de Saint Rustice AVIS : Je m'oppose au projet de création de Lignes à Grandes Vitesses Bordeaux/Toulouse. Tout d'abord car ce projet me parait peu adapté au terrain. J'imagine aisément, de hauts fonctionnaires décidant du devenir de cette commune, entre deux cafés, ne réfléchissant pas aux conséquences écologiques et humaines d'une telle réalisation. Ne voyant pas qu'une ligne fonctionnelle existe déjà et peut facilement être modifiée. Ne réalisant pas que cette ligne à grande vitesse grave une cicatrice dans la commune, détruisant tout espoir de construction et d'évolution du village. N'imaginant pas à quel point ce projet creuse un fossé entre les habitants de la plaine, expropriés ou futurs voisins de la LGV, et les habitants des coteaux. Techniquement et psychologiquement un village vient d'être scindé en deux. Mais, après tout, qu'importe de telles conséquences, le désir de vitesse et d'évolution prime ! Qu'importe les désagréments majeurs imposés à ces villages si l'on peut parvenir à Bordeaux le plus rapidement possible. Ensuite, je trouve le choix de l'attribution des ces fonds peu conseillés dans un temps où l'état se dit en crise et ne trouve que peu d'argent à accorder à l'éducation, à la santé ou à la culture.
1701	Envoyé le 07/12/2014 Nom : VARIGAULT Prénom : Laurence

	Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BARSAC AVIS : Le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) au sud de Bordeaux menace de disparition les grands vignobles de Sauternes et Barsac. Le projet de construction d'une ligne ferroviaire nouvelle pour des TGV, allant de Bordeaux à Toulouse et de Bordeaux à Dax, constitue une terrible menace pour le Sauternais. Cette Ligne à Grande Vitesse (LGV) détruira 5.000 hectares de nature, de vie sauvage, de forêts, de terres agricoles, dans les départements de la Gironde, des Landes et du Lot et Garonne. En outre, elle fera disparaître des grands vignobles dans le sud de la Gironde, notamment ceux des Graves, de Sauternes et Barsac. Pourquoi ? En saccageant la vallée du Ciron et de ses affluents, la LGV va trouer la forêt-galerie qui protège ces rivières du soleil, donc de la chaleur. Et c'est justement la fraicheur de ces eaux ainsi conservée qui créé, en arrivant sur les terres chaudes du Sauternais, le phénomène de condensation et les fameux brouillards qui génèrent la « pourriture noble ». Cette LGV constitue un arrêt de mort pour des crus connus depuis des siècles et pour certains classés en 1855, dont la réputation planétaire doit tout à ce micro-climat si particulier du Sauternais. Alors que d'autre pays comme la Suisse qui après la Seconde Guerre mondiale, a vu l'extension de Lausanne et d'autres villes incitait les vignerons de Lavaux à quitter leurs parcelles et, simultanément, l'amélioration des transports leur offrit la possibilité de vivre en ville. Entre 1957 et 1977, une loi fut introduite pour protéger ce que l'on en était venu à considérer comme une partie de la culture suisse. Combattue par beaucoup au début, elle est aujourd'hui reconnue pour avoir sauvé l'industrie en protégeant non seulement la production du vin, mais aussi le paysage du vignoble.
1702	Envoyé le 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 82 commune de résidence : angeville lieu concerné par vos observations (commune, département) : tout le GPSO AVIS : aux commissaires enquêteurs : Grâce à une intervention de Michel Crozet sur France 3 Midi-Pyrénées en ce 7 décembre à 19 h 15 je pose la question suivante et brève : Peut-on avoir le ration entre cout de la LGV et le nombre de voyageurs prévus pour : - le GPSO - Tours-Bordeaux Ce ratio peut donner une idée du rapport entre cout et utilité publique.
1703	Envoyé le 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47

commune de résidence : Vianne
lieu concerné par vos observations (commune, département) : Vianne
AVIS :
La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens.

• Non à ce projet ruineux :
- Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?).
- Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement.
- Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV.
- Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs.
- Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État.
- La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique.
- Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.

• Non à ce projet dévastateur :
- Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.
- La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés).
- La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.
- Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité

	supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. - L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc. - L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation ! • Non à ce projet inutile : - Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. - À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains. - Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco). - Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». - La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. - Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du rapport coût/avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.
1704	Envoyé le 07/12/2014 Nom : garnier Prénom : nadège Département de résidence : 47 commune de résidence : agen

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : agen AVIS : Réseau ferré de france désire, avec cette nouvelle ligne, concurrencer d'autres modes de transport comme l'avion ou l'automobile. Hors tout l'interet du train est de desservir de centre ville en centre ville. En tant qu'usager de la SNCF et habitant au coeur d'Agen, l'idée d'une nouvelle gare excentrée avec des navettes me parait-etre une abhération pour 2 raisons: - la gare d'agen vient d'etre renovée: pourquoi faire???? - le temps gagné dans le train sera perdu dans la navette (ou l'attente de navette); quel interet????? De plus la concurrence ne se fait pas simplement par un gain de temps! l'argent reste à mon simple avis, le principal argument d'un choix d'un mode de transport! ... et à l'heure actuelle on ne connait toujours pas le prix d'un billet! Au lieu de dépenser l'argent public dans des futilités temporelles il serait temps de proposer de vrais projets qui améliorent réellement notre quotidien et permettent la création d'emplois durables: bibliothèques, centres d'acceuil pour personnes dans le besoin, musée (le musée de Clairac a du fermer ses portes).... et si la SNCF veut vraiment garder ses usager qu'elle commence par proposer des tarifs et des horaires cohérents! Merci
1705	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Avarre Prénom : Anne Département de résidence : 33 commune de résidence : Bazas lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernos-Beaulac, Gironde AVIS : Au vu: - du Mémorandum en réponse aux enquêtes d'utilité publiques (EUP) préalables à déclaration d'utilité publique (DUP), fourni par la LGVEA - de la Contribution à cette enquête des Amis de la Terre des Landes -de la Contribution des Chasseurs de Gironde -le rapport édifiant de la Cour des Comptes sur la grande vitesse ferroviaire Je ne peux que m'opposer à ce projet. Les grands points que je retiendrai, pour ne pas paraphraser tous ces organismes sont: destruction supplémentaire et inutile de forêts, coûts inconsidérés, impact économique négligeable, manque de clarté dans le dossier quant aux répercussions sur le consommateur, manque de certitude sur les effets bénéfices pour les usagers.
1706	Envoyé le 07/12/2014 Nom : MANAUD Prénom : Frnçois Département de résidence : 33 commune de résidence : GUJAN-MESTRAS lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : 1.les lignes à grande vitesse ne s'avèrent pas rentables. 2.elles entraînent des déficits qui empêchent l'entretien et la

	modernisation des lignes conventionnelles. 3.conclusion logique : abandonner la LGV au sud de Bordeaux et utiliser l'argent économisé pour moderniser la ligne actuelle Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye.
1707	Envoyé le 07/12/2014 Nom : TEYSSIERES Prénom : Mathilde Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint-Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint-Rustice AVIS : Bonjour, Je suis une habitante (et ancienne conseillère municipale) de Saint-Rustice petit village de 430 habitants. Je suis consternée de voir l'impact qu'aura la future LGV Bordeaux-Toulouse pour notre village et du peu de moyens mis en œuvre actuellement pour les personnes devant être expropriées (aucune commission d'achats anticipés n'a encore été créée). Comment feront nos habitants pour vivre chaque jour au pied d'un viaduc de plus de 10m de haut qui les coupera du reste du village et les fera vivre dans l'obscurité? Quel sera le coût réel pour notre commune qui devra entretenir les remblais paysagés de cette structure? Je suis également abasourdie de voir le coût pharamineux d'un tel projet (9 milliards d'Euros) alors que le réaménagement des lignes actuelles serait beaucoup moins coûteux et aurait un faible impact sur le temps total du trajet! Nos collectivités territoriales et donc l'ensemble des contribuables payeront également une facture bien lourde pour quel bénéfice? Destruction d'un quartier de notre village pour gagner quelques minutes entre Toulouse et Bordeaux. L'environnement sera fortement impactée par la destruction de près de 5000 hectares de bois, de champs et les travaux nécessités seront très polluants. Qu'en est-il du développement durable : quel sera l'impact pour les générations futures? Une nouvelle LGV qui aurait coûté une fortune, aura impacté l'environnement et ne sera sans doute pas rentable comme bien d'autres ainsi que l'a pointé récemment la Cour des Comptes? Tout ceci au détriment des usagers plus nombreux des TERs qui n'auront plus de financements suffisants pour être améliorés! J'ai beau chercher mais je ne vois pas vraiment l'intérêt public d'un tel projet disproportionné par rapport aux besoins des usagers, à son coût, à son impact humain et sur notre environnement. Mathilde Teyssieres
1708	Envoyé le 07/12/2014 Nom : gourdon Prénom : jean-françois Département de résidence : 33 commune de résidence : Lerm et Musset lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lerm et

	Musset Gironde AVIS : Cette zone est une exception naturelle. Une réserve qu'il faut protéger. Le projet de LGV est une idiotie économique. L'aménagement des lignes existantes est à examiner en priorité. Il faut protéger respecter entretenir le patrimoine naturel pour garantir notre survie et celle de nos enfants. Nous n'avons plus besoin d'aller de plus en plus vite. Toi qui me lis, tu as des enfants? Ne crois-tu pas qu'il est grand temps d'inventer un autre monde? ne crois-tu pas que travail, croissance, emplois, c'est dépassé et mortifère? Ne crois-tu pas que si un créateur existait, il ne vous jugerait pas mécréants?
1709	Envoyé le 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Votre commune de résidence : bernos-beaulac lieu concerné par vos observations (commune, département) : bernos-beaulac gironde AVIS : Non à la LGV , dévastatrice pour l'environnement avec une large déforestation et la mise à mal de territoires agricoles, tout particulièrement à Bernos- Beaulac par le triangle ferroviaire Cette balafre n 'épargnerait ni les joncs humides, ni les espaces protégés (natura 2000), ni les nappes d'eau qui alimentent la CUB en eau potable Avec un entêtement qui confine à l'absurde, des technocrates et certains de nos politiques continuent envers et contre tout à promouvoir ces projets, au détriment d'un réseau existant qui pourrait être adapté et aménagé En effet à quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet qui coute des milliards,quand la majorité de la population est touchée par des pertes de temps dues aux retards des trains? Les habitants des villes qui ne bénéficient pas de la desserte par le TGV perdrons encore en qualité de service et cela ne fera qu'accroitre les inégalités sur le plan social Je suis totalement contre cette L large G grande V vilénie
1710	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Nesprias Prénom : Pierre Département de résidence : 64 commune de résidence : Bassussarry lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Il est aberrant de lancer un chantier de cet ampleur alors que le pays est plongé dans une grave crise économique. A qui profiterai ces lignes à grande vitesse ? Elles ne sont même pas rentables. On va vite dans notre société et on va mal. Je suis cheminot depuis 30 ans et je peux affirmer ici qu'on nous ment sur la saturation des lignes ferroviaires. Lors d'un débat public, le CADE a même obligé RFF à reconnaître que le nombre de trains empruntant le parcours Bayonne Espagne était non conforme à la réalité, et notoirement surestimé.

	Les coûts annoncés déjà faramineux (des milliards d'euros) ne seront pas tenus. Il suffit de voir pour Eurotunnel, l'EPR, ... La Cour des Comptes relève dans ses différents rapports cette manie du ferroviaire de sous estimer les coûts. Ne parlons pas de cette véritable absence de prise en compte écologique et culturelle. Pour toutes ces raisons et celles dont je ne prends pas le temps d'énumérer, mon avis concernant ce projet est totalement défavorable. Il est temps de s'arrêter, un peu, comme pour une pause et prendre le temps d'écouter la vie.
1711	Envoyé le 07/12/2014 Nom : MONTANIE Prénom : Thierry Département de résidence : 82 commune de résidence : Lacourt-Saint-Pierre lieu concerné par vos observations (commune, département) : 82290 Lacourt-Saint-Pierre - Tarn et Garonne - lieu-dit GOURSY AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'enquête d'utilité publique de la ligne à Grande Vitesse Bordeaux Toulouse, Je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous les différentes remarques que je souhaite formuler concernant le projet de ligne Grande Vitesse Bordeaux Toulouse : 1. Quel est l'intérêt du projet ? De nombreuses études réalisées ces dernières années (Commission Mobilité 21, Rapport Mariton...) et en particulier la dernière étude de la Cour des Comptes remettent en cause la politique « du tout TGV » et l'aménagement de nouvelles lignes à grande vitesse pour différentes raisons. Ces études mettent en évidence : une rentabilité insuffisante des prévisions de trafic surestimées systématiquement avec, en plus dans le cas présent des prévisions établies bien avant la crise économique de 2008 et qui sont donc à plus forte raison caduques. des gains de temps de réels très inférieurs aux prévisions, liés en particulier aux arrêts intermédiaires entre grandes métropoles qui ralentissent fortement la vitesse moyenne et rendent inutile une vitesse de pointe très importante. une destruction non négligeable de l'environnement et des terres agricoles des nuisances importantes pour le voisinage de la ligne des apports quasi nuls pour les villes intermédiaires desservies une augmentation importante du prix des billets ce qui est un comble pour un mode de transport qui se veut populaire une consommation énergétique très importante en raison de la vitesse de pointe très élevée (320 km/h) un gain environnemental nul voire négatif caractérisé en particulier par une très forte consommation énergétique pour un gain de temps insignifiant. un développement de la grande vitesse au détriment du train au quotidien (TER, entretien des lignes anciennes...) 2. Le temps de parcours L'objectif de cette ligne est uniquement (les autres objectifs ne sont mentionnés que pour améliorer la copie sans réelle justification : prise en compte d'un trafic Toulouse – Bilbao voire même Bordeaux – Toulouse – Marseille ou Barcelone) de desservir Toulouse depuis Paris en moins de 3 heures ce qui est le seuil de

rentabilité unanimement retenu d'une Ligne Grande Vitesse. Or cet objectif n'est pas atteint puisque RFF annonce au mieux environ 3h10 sans aucun arrêt intermédiaire plus de 3h20 avec un ou plusieurs arrêts intermédiaires. Pourquoi donc poursuivre un projet dont l'objectif n'est pas atteint ? Pourquoi réaliser un projet dont la seule chance de rentabilité est de desservir les agglomérations moyennes de son parcours (Agen et Montauban voire en amont Tours, Poitiers et Angoulême) ce qui va à l'encontre de l'objectif principal de desservir Toulouse depuis Paris en moins de 3h ? Pourquoi faire une ligne très grande vitesse Bordeaux – Toulou
se alors qu'une déviation de Bordeaux permettrait un gain de temps significatif ?

3. Toulouse, capitale de l'aéronautique
Il est curieux de vouloir à tout prix et par tout moyen desservir Toulouse par une telle ligne alors que Toulouse est la capitale européenne de l'aéronautique. Ne serait-il pas plus judicieux d'améliorer les dessertes nationales et internationales de l'aéroport de Toulouse Blagnac et de transformer la plateforme de Blagnac en plateforme multimodale (Avion, Train, Route, Tramway) afin d'en faire profiter toute la région contrairement à la ligne Grande Vitesse qui ne profitera réellement et au mieux qu'à Toulouse ? N'est-il pas contradictoire de voir l'État se désengager de l'aéroport de Toulouse au moment où le projet de Ligne à Grande Vitesse est lancé ?

4. Quel financement ?
Comment est-il possible de prononcer une déclaration d'utilité publique pour un tel projet sans en connaître les modes de financement ? Ce projet d'un intérêt publique plus qu'incertain comme déjà indiqué, ne pourrait-il pas devenir d'intérêt essentiellement privé selon le mode de financement et de partage des risques envisagé (dans le cas, par exemple d'un partenariat public-privé) ? Enfin, dépenser environ 8 milliards d'euros dans les circonstances actuelles pour créer comme on le dit quelques milliers d'emplois provisoires n'est-il pas du pur gaspillage des deniers publiques ?

5. Les alternatives
Parmi les alternatives à cette ligne, nous pouvons noter :
a) les avions low cost et la navette Toulouse-Paris et les trains à 220 km/h
Depuis une dizaine d'année, le développement du transport aérien low-cost a permis de rendre accessible à un public très large un mode de transport rapide pour un coût régulièrement inférieur à la voiture et au train. Nous pouvons donc nous demander s'il y a réellement une place pour le transport ferroviaire à très grande vitesse (300 – 350 km/h) sur des distance telle que Paris – Toulouse ou Bordeaux – Toulouse . Les déplacements rapides s'adressent principalement à 2 clientèles : la clientèle professionnelle qui dispose déjà des dessertes aériennes très performantes pour ces déplacements (navette Toulouse -Paris, desserte directe des principales métropoles européennes sans parler des liaisons low-cost) et la clientèle particulière pour laquelle Paris est une étape intermédiaire d'un parcours plus lointain et qui, bien souvent, peut réaliser le parcours Toulouse- Paris sans surcoût par rapport à la liaison depuis Paris. Quel est donc l'
intérêt de cette liaison à grande vitesse déjà remplie par efficacement par l'avion ?
Certains pays dont l'Allemagne privilégient maintenant des trains circulant autours de 220 km/h comme en témoigne la commande de plusieurs centaines de trains ICx. Pourquoi l'alternative de trains à 220 km/h n'a -t-elle pas été étudiée ?

b) le cadencement ferroviaire
Au delà du temps réel de parcours, le cadencement ferroviaire permet de desservir les gares de façon très efficace et à une fréquence connue (par exemple, toutes les heures à h + 07 minutes, toutes les demi-heures h+ 07 minutes et h+37 minutes...). Ainsi, quelque soit l'heure de départ souhaitée, l'usager sait qu'il y aura un train à un horaire précis et connu auquel cas un trajet de 15 minutes voire 30 minutes de plus n'a aucune importance. Cette alternative efficace couplée si besoin aux autres alternatives indiquées ci-dessous a-t-telle vraiment été évaluée ?

c) la rénovation de la ligne actuelle Bordeaux – Toulouse
Comme le montre entre autre l'étude du cabinet Claraco, la ligne Bordeaux – Toulouse est actuellement obsolète car son parcours n'a pas été modernisé afin de supprimer les principales zones de ralentissement de la vitesse (Port Sainte Marie, Moissac...) et les passages à niveaux et car sa signalisation est dépassée (absence du système ERTMS). Des travaux ne permettraient-ils pas, pour un coût nettement moindre (environ 2 milliards comparés à 5 à 8 milliards) de rendre très attractif le transport ferroviaire sur cette ligne ? Ces travaux présenteraient en outre l'avantage d'améliorer fortement les liaisons TER des villes moyennes (Marmande, Castelsarrasin, Moissac...) et constitueraient un signe fort d'aménagement du territoire. Pourquoi réaliser cette ligne très grande vitesse ? Pourquoi privilégier les dessertes de Toulouse et Bordeaux pourtant déjà bien desservies par des liaisons aériennes , autoroutières et même ferroviaires pour Bordeaux apr
 s la mise en service de Tours -Bordeaux alors que des solutions alternatives permettraient un développement du territoire équilibré entre les deux métropoles et les villes moyennes intermédiaires ? Ne faudrait-il pas privilégier cette solution pour une différence de temps de parcours de moins de 15 minutes sur la plupart des dessertes ?

d) la rénovation de la ligne POLT (Paris – Orléans – Limoges – Toulouse)
La réalisation de la ligne Bordeaux – Toulouse sonnerait clairement le glas de la liaison POLT puisque tout le trafic vers Paris serait définitivement détourné par Bordeaux. Une modernisation de cette liaison couplée à l'utilisation de trains pendulaires ne permettrait-il pas un développement beaucoup plus harmonieux du territoire ? En outre, une distance beaucoup plus courte que par Bordeaux ne serait-il pas un moyen d'économie énergétique important ?

6. Le parcours retenu et les gares
Le parcours retenu lors de l'étude est loin d'être direct entre Bordeaux et Toulouse afin entre autre de desservir Agen et Montauban ce qui se traduit pas des temps de parcours long. Ce choix ne va-t-il pas à l'encontre de l'objectif principal (Paris-Toulouse en moins de 3h00) ?
La ligne ne dessert pas l'aéroport de Blagnac et ne crée donc pas un pôle de transport multimodal efficace qui pourrait être utile à toute la population régionale. Pourquoi ne pas avoir retenu cette solution pourtant en place par exemple à Roissy (partiellement), Lyon Saint-Exupéry (partiellement) et surtout Amsterdam-Schipol ?
Une gare de Montauban TGV judicieusement placée à l'intersection avec la ligne actuelle mais qui n'est pas du tout placée au centre économique et démographique du département de Tarn-et-Garonne.
N'aurait-il pas été plus judicieux de placer cette gare du côté de Castelsarrasin-Moissac ou tout simplement, n'aurait-il pas été plus

	judicieux d'utiliser la gare de Montauban Ville-Bourbon ou de Castelsarrasin ? Pourquoi avoir retenu un parcours qui, pour créer la gare de Bressol, pénètre dans des zones très urbanisées, empêche une optimisation du parcours et surtout génère des nuisances très importantes pour les riverains et l'agriculture qui subsiste sur les communes de Lacourt-Saint-Pierre et Montbeton entre autres ? Pourquoi choisir un tel parcours qui passe systématiquement par les zones agricoles et à habitat diffus et qui possèdent des sites d'intérêts au moins locaux importants (maisons des 18 et 19 siècles, bois, parcs et jardins) qui devraient être protégés et qui sont mentionnés dans les PLU. Pourquoi avoir retenu un parcours sinueux entre la traversée de la Garonne et Bressol qui ne répond pas au cahier des charges de RFF car il ne permet pas des vitesses de 350 km/h comme indiqué dans le dossier de consultation du public (cf comparaisons des hypothèses de tracé – synthèse secteur K d'avril 2011 qui privilégiait un autre tracé H252_262 lors de la consultation du public de mai 2011 alors que dès le 30 mai 2011, le tracé sinueux actuel était choisi avant même l'exploitation des résultats de la consultation du public – cf comptes rendus de la commission consultative du 30 mai 2011 groupes 3 et 4) ? 7. Une insertion exemplaire sur Lacourt-Saint-Pierre et Montbeton ? La décision ministérielle du 27 septembre 2010 avait conditionné la poursuite du projet à une insertion exemplaire sur les communes de Lacourt-Saint-Pierre et Montbeton et une étude de passage en tunnel ou plutôt tranchée couverte était expressément indiquée. Or, sur Lacourt-Saint-Pierre et le secteur de La Croix de L'Agneau, aucune mesure d'insertion exemplaire n'a été prise : pas d'écran ou de merlon anti-bruit systématique sauf pour protéger le domaine de Fumereau ce qui est le minimum réglementaire, le passage en déblai de la ligne n'a même pas été retenu sauf dans les endroits imposés par le relief puisqu'il semblerait qu'un passage en tranchée couverte soit impossible... Or, eu égard à la profondeur de la nappe phréatique et à la hauteur de l'eau dans les puits, un déblai de 4 m est possible sans porter atteinte à la profondeur de la nappe phréatique. Pourquoi donc refuser systématiquement depuis le début du projet de passer dans le secte ur de La Croix de l'Agneau en déblai pour protéger les maisons de la dite Croix de l'Agneau d'un côté, de Fumereau, Goursy et Vaysseillié de l'autre ? En outre, dans le secteur de la Croix de l'Agneau, 4 maisons sont classées d'intérêt local et doivent être protégées : Fumereau, Goursy, Pichinot et Vaysseillié. Résultat : Pichinot sera détruit et les 3 autres n'ont aucune protection particulière qui aille au delà des simples obligations réglementaires. En application du plan local d'urbanisme de Lacourt-Saint-Pierre, comment se fait-il qu'aucune mesure (protection contre le bruit, aspect visuels...) ne soit prise en faveur de ces propriétés ? De même, les deux entreprises agricoles performantes du secteur sont coupées en deux avec, pour l'une, création de plusieurs pointes inutilisables et ,en plus pour l'autre, la destruction de la maison et du siège de l'exploitation. Comment se fait-il que les terres et surtout les entreprises agricoles soient systématiquement sacrifiées lors de l'élaboration de tous les projets d'aménagement ? L'agriculture et l'indépendance agricole de notre pays ne sont-ils pas aussi d'intérêts publics ? 8. Protection contre le bruit des maisons du lieu-dit Goursy Comme indiqué plus haut, en dehors de la protection de Fumereau par un merlon en terre, aucune protection n'est prévue dans le secteur de

	La Croix de l'Agneau. En outre, une étude particulière a été faite pour étudier les effets cumulés du déplacement de la route RD108 et de la Ligne à Grande Vitesse. Les résultats de l'étude sont vraiment surprenants en montrant l'absence de conséquences sonores sur les deux habitats de Goursy. Cette étude laisserait penser que des mesures du bruit actuel ont été effectuées. Or il n'en est rien. Cette zone est particulièrement calme la nuit et les week-ends et le bruit dans la journée est très faible ce qui ne correspond pas du tout aux hypothèses de l'étude qui a sûrement été faite sur le papier à partir d'éléments normatifs sans corréler les hypothèses de départ avec des mesures. Enfin, des écarts de niveau de bruit importants apparaissent entre les maisons de Vaysseillié et celles de Goursy pourtant à la même distance de la voie. Comment donc conclure à l'absence de conséquences sur l'habitat de Goursy ? En tout état de cause, des écrans anti-bruit ou des merlons en terre paraissent indispensables le long de la voie et aussi le long de la nouvelle route. Enfin, à défaut de pouvoir protéger directement les façades, nous demandons la mise en place de vitrages acoustiques sur les maisons de Goursy. 9. Déplacement de la route départementale RD108 a) Le franchissement de la ligne nouvelle par la nouvelle RD108 tel qu'il est prévu dans le projet de RFF empiète sur les parcs et jardins des maisons du lieu-dit Goursy sans que rien ne l'impose. Nous demandons donc le déplacement de la nouvelle route proposée par RFF de façon à ne pas empiéter sur les parcelles 57, 60, 56 et 55. b) L'alternative de franchissement de la ligne par la RD108 proposée par la mairie de Lacourt-Saint-Pierre ne résout pas non plus tous les problèmes puisque, en particulier, elle détruit un peu plus l'exploitation agricole du Domaine de Fumereau et n'indique pas que les emprises sur les parcelles 57, 60, 56 et 55 sont supprimées. c) En tout état de cause, les emprises du projet sur les parcelles 57, 60, 56 et 55 sont injustifiées et injustifiables. Nous demandons donc leur abandon . d) Enfin, les deux projets de déplacement de la RD108 créent une emprise sur les parcelles boisées 28 voire 27, 26 et 25 pourtant situées très loin du tracé de la voie. Nous demandons donc limiter cette emprise au pur passage de la nouvelle route, si ce passage s'avérait nécessaire et de la supprimer dans le cas contraire. e) Enfin, afin de limiter les nuisances et les risques d'accident, nous demandons de limiter la vitesse sur la route RD108 à 70 km/h au maximum. 10. Entretien de la vieille route RD108 et des fossés a) L'accès aux maisons de Goursy se fait aujourd'hui par un accès direct à la route départementale RD108. L'accès aux maisons n'est pas indiqué dans le projet. Nous demandons donc de clarifier cet accès qui doit se faire en respectant les parcs et jardins actuels. Tous les travaux de raccordement doivent être pris en charge. b) Le tracé de la RD108 alternatif proposé par la mairie de Lacourt-Saint-Pierre prévoit un accès aux maisons par la route actuelle. Nous demandons dans ce cas des garanties quant à l'entretien du bout toujours utilisé de la RD108 par la commune, le département comme aujourd'hui ou pourquoi pas par RFF. c) La route RD108 est bordée par 2 fossés qui ont un rôle important de drainage des terres environnantes qui sont argileuses et de recueil des eaux de pluie. Nous demandons donc des garanties quant au maintien de ces fossés et de leurs fonctions et que la prise en charge par RFF de tous les frais générés par les perturbations ainsi créées et le raccordement à l'éventuel nouveau fossé.

	e) Enfin et pour les deux tracés, des bout de terrains résiduels vont exister entre la nouvelle et l'ancienne route et entre la nouvelle route et la voie. Nous demandons donc le boisement de ces parties, leur utilisation pour réaliser des équipements de protections sonores et de toutes façons leur entretien régulier. Une alternative pourrait être une rétrocession aux riverains propriétaires les plus proches. 11. Déplacement éventuel de la ligne haute tension au niveau de Goursy Le tracé proposé est bordé par une ligne haute tension dont il n'est plus question dans les dossiers présentés alors qu'il a été plusieurs fois question de modifier le tracé de ces lignes hautes tension afin d'éviter les interférences entre les lignes hautes tension et la caténaire de la nouvelle Ligne à Grande Vitesse. Nous demandons donc des garanties sur ce point à savoir que le déplacement éventuel de la ligne haute tension ne se traduise pas par un passage plus proche des maisons (Fumereau, Goursy...). 12. Effets des vibrations Que ce soit pendant les travaux ou par la suite lors de l'utilisation de la nouvelle route ou de la voie LGV, des vibrations vont être créées. Or, les maisons traditionnelles qui sont en briques foraines et en briques de terre crue (adobe) sont fragiles et ne possèdent pas de fondations. Elle sont donc très sensibles aux vibrations et mouvements de terrain même faibles... Le projet présenté constitue donc un risque important pour l'habitat ancien. Quelles sont les mesures qui seront prises pour protéger l'habitat ancien de Goursy, Fumereau et Vaysseillié ? Comment les maisons et jardins de Goursy seront protégées des nuisances de la zone de travaux prévue à proximité immédiate (vibrations, poussière, bruit...)? Comment les maisons de Goursy seront protégées des effets des vibrations générées par la nouvelle route et la nouvelle ligne LGV ? 13. parcelles inaccessibles Le tracé prévu coupe en deux les parcelles 52 et 53 nous appartenant. Qu'est-il prévu pour permettre un nouvel accès de la partie Nord-Ouest de cette parcelle qui resterait sans accès puisque de l'autre côté de la ligne LGV ? Les frais d'aménagement et d'établissement de nouveaux droits de passage permettant une exploitation agricole seront-ils bien pris en charge ? Thierry Montanié Domaine de Goursy 1210 route de Montbeton 82290 Lacourt Saint Pierre 14, rue Jean de La Fontaine 75016 Paris tmontanie@aol.com
1712	Envoyé le 07/12/2014 Nom : PINGITORE Prénom : MARTINE Département de résidence : 33 commune de résidence : ST GENES DE LOMBAUD

	7. Merci de nous indiquer le lieu concerné par vos observations (commune, département) ST GENES DE LOMBAUD 8. Merci de nous indiquer votre adresse électronique. L'indication de votre mail permettra l'envoi d'un accusé de réception de vos observations. MARTINE2009@ORANGE.FR 9. Saisissez ici vos remarques et observations. J'habite en Gironde, et je me rends régulièrement en Charentes Maritimes pour aller voir mes parents. Je longe donc les travaux de la future ligne à grande vitesse vers Paris. Quel désastre. Ne pouvions-nous pas faire autrement pour gagner des minutes de transport. Quel paysage défiguré ! Nous sommes de passage sur notre belle planète, qu'allons-nous laisser à notre descendance : une superbe ligne de chemin de fer : Bordeaux – Toulouse, ou Bordeaux – Dax. Quel beau souvenir de notre vie. Nous leur raconterons les espaces qu'ils ne connaitront jamais à force de les saccager à coup de grands projets ferroviaires ou autoroutiers. Certes il y a l'intérêt public mais à quel prix. La cour des comptes doute fortement de la rentabilité du projet. Devons-nous continuer à dépenser plus ? N'y- a-t-il pas d'autres solutions acceptables pour les uns, les autres et notre planète. La rénovation de nos lignes n'est-elle pas une possibilité adéquate ? Je me permets de vous exprimer mon opposition pour ce projet. Je trouve inconcevable de dépenser autant d'argent pour détruire la beauté de notre territoire dont nous sommes les gestionnaires pour un temps. Je dis NON au projet. Martine PINGITORE comptable 25 Route de Baurech 33670 ST GENES DE LOMBAUD
1713	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Jollivet président de "VIENNE NATURE" Prénom : Jean-Louis Département de résidence : 86 commune de résidence : Migné-Auxances lieu concerné par vos observations (commune, département) : ensemble des projets AVIS : Ceci est l'avis des associations "VIENNE NATURE" et "POITOU-CHARENTES NATURE, membre de FNE. 1/Le renvoi sine die du projet de LGV Limoges-Poitiers constitue un élément nouveau décisif : il impose comme seule solution de liaison rapide Brive-Limoges-Paris la rénovation de la ligne POLT afin de mettre Limoges à 2H30 de Paris. De ce fait, la rénovation de la liaison historique Toulouse-Paris par Limoges va de soi et rend inutile la construction d'une LGV Bordeaux-Toulouse. 2/Parmi les arguments du pétitionnaire en faveur de la LGV Bordeaux-Laluque ,la justification par le fret n'est pas crédible.L'abandon du programme d'Autoroute Ferroviaire Atlantique sur la ligne historique Poitiers Angoulême Bordeaux a condamné ce volet essentiel de la DUP de la LGV Tours-Bordeaux puisqu'il a dévié l'autoroute" sur des voies

	uniques non électrifiées par Niort. 3/L'étude d'impact est amputée d'un volet essentiel: l'étude des impacts sur cours d'eau et zones humides et les mesures prévues pour les éviter, réduire et compenser. L'expérience du chantier Tours-Bordeaux démontre qu'en renvoyant après la DUP l'enquête publique au titre de la loi sur l'eau, le pétitionnaire refuse aux citoyens des données décisives pour se forger un avis et ôte tout crédit à cette procédure. En effet, le traitement des franchissements de cours d'eau et des vallées, la conception des déviations provisoires et définitives détermine l'impact sur les zones humides et sur les hydro-systèmes. 4/L'argument en faveur des deux projets de LGV fondé sur les mesures compensatoires n'est pas recevable, car la loi précise que ces mesures ne peuvent intervenir qu'en dernier recours ,après épuisement des moyens pour EVITER les zones sensibles et pour REDUIRE les impacts. Malgré cela, le pétitionnaire utilise les M.C comme un permis de détruire espèces protégées ,habitats naturels et paysages . Il oublie de dire que ces MC doivent obligatoirement présenter une additionnalité par rapport à la biodiversité détruite et qu'elles n'offrent aucune garantie de résultats .Notre experience de partenaire du concessionnaire sur le chantier Tours-Bordeaux montre qu'elles sont très souvent expérimentales (transfert d'espèces notamment), sans retour d'experience pour les définir,et quelles ne sont pas pérennisées sur la durée de la concession:la sécurisation foncière n'est assurée que pour 20% des surfaces compensatoires. 5/ Le pétitionnaire sous-estime gravement les nuisances sonores d'une exploitation à 320 Km/h et ne se donne pas les moyens de les réduire par des tranchées couvertes dans toutes les zones urbanisées et des écrans phoniques à hauteur des caténaires , seul moyen de réduire le bruit d'origine aérodynamique qui compose à plus de 50% le bruit d'un TGV D'où l'avis négatif de Vienne Nature et de Poitou-Charentes Nature sur les quatre projets soumis à enquête.
1714	Envoyé le 07/12/2014 Nom : PERRIN Prénom : Denise Département de résidence : 33 commune de résidence : LEOGNAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS AVIS : Je suis contre ce projet qui accentue les mégapoles, et par conséquence qui accentue la désertification du reste du territoire. Le budget ainsi prévu pour cette LGV devrait être, au contraire, consacré à renforcer le maillage ferroviaire de l'ensemble du territoire, afin de développer le transport collectif d'une MAJORITE de citoyens (déplacement maison-travail en premier lieu, et en deuxième lieu déplacement le wek-end, congés) . Ceci bien sûr dans un souci d'économie énergétique. Repenser les transports en commun pour le plus grand nombre devrait faire partie des préoccupations urgentes environnementales. Les emplois nécessaires pour reconstruire des lignes qui ont été abandonnées parce que "non rentables" , ou pour maintenir en état

	celles encore existantes , compenseraient sans doute ceux avancés pour la construction de la LGV. La vie d'un pays, ce n'est pas la vie de quelques grandes villes seulement, qui seraient ainsi plus repérables à l'échelle européennes puis mondiale. On serait prêt à faire des folies pour une vingtaine de minutes de temps de trajet gagné ? Mais dans quel but ? Et si on prenait le temps de vivre , de vivre moins stressé , en respectant d'avantage l'environnement et notre planète?
1715	Envoyé le 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Bazas lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bazas 33 AVIS : Le budget nécessaire à la construction d'une nouvelle ligne TGV pourrait trouver une meilleure utilisation à l'e terrien et a la rénovation des lignes existantes.
1716	Envoyé le 07/12/2014 Nom : laurent Prénom : rachel Département de résidence : 33 commune de résidence : balizac lieu concerné par vos observations (commune, département) : balizac AVIS : Je souhaite faire part de quelques remarques : je suis employée communale en espaces verts en ville et nous nous efforçons d'apporter de la nature en ville : plus d'arbre, moins de pollutions atmosphérique, recyclage des déchets. J'habite à la campagne et ici tout est inversé l'humain apporte son industrialisation en pleine forêt, des murs non naturels pour protéger du bruits. Votre excuse d'économie pour le transport est mauvaise puisque moi même j'use et j'abuse du covoiturage. Par contre lorsque nous allons devoir faire des détours suite aux travaux sur notre route pour aller travailler la pollution sera augmentée et nous allons aussi avoir un gros trou budgétaire suite à l'augmentation de notre trajet pour aller travailler. D'ailleurs allons nous garder notre travail, car si vraiment le trajet sera si rapide nos employeurs préférerons embaucher quelqu'un qui habite encore plus loin?!! et les non girondins prendrons le seul travail qu'il nous reste dans la CUB. Je suis donc très déçue d'avoir trouvé cette belle gironde pour la retrouver finalement dénaturée. Merci de prendre note de nos remarques et de concevoir autrement ce projet en améliorant les voies déjà existantes.
1717	Envoyé le 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : vignobles Sauternes et Barsac, Château Climens

	AVIS : JE SUIS CONTRE CE PROJET - Attention à nos grands vins ! les crus du Sauternais mondialement connus et appréciés sont à conserver précieusement. Gardons ce patrimoine national. - Un chantier qui va provoquer des problèmes écologiques sur son passage (la pollution des eaux, la suppression de terres agricoles et viticoles, impact sur la bio-diversité sans oublier les nuisances diverses que vont devoir subir les riverains .....) - Un tel coût pour si peu de minutes gagnées me paraît invraisemblable ces temps-ci . Je trouve donc que ce projet n'a rien d'indispensable.
1718	Envoyé le 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : vignobles Sauternes et Barsac, Château Climens AVIS : JE SUIS CONTRE CE PROJET - Attention à nos grands vins ! les crus du Sauternais mondialement connus et appréciés sont à conserver précieusement. Gardons ce patrimoine national. - Un chantier qui va provoquer des problèmes écologiques sur son passage (la pollution des eaux, la suppression de terres agricoles et viticoles, impact sur la bio-diversité sans oublier les nuisances diverses que vont devoir subir les riverains .....) - Un tel coût pour si peu de minutes gagnées me paraît invraisemblable ces temps-ci . Je trouve donc que ce projet n'a rien d'indispensable.
1719	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Courriades Prénom : helene Département de résidence : 33 commune de résidence : ST MEDARD D EYRANS lieu concerné par vos observations (commune, département) : ST MEDARD D EYRANS AVIS : Nous sommes lassés de ces grands projets pharaoniques qui nous endettent collectivement et bénéficient principalement aux parisiens ou Toulousains suffisamment riches pour se payer ces déplacement onéreux.Nous habitons à moins d'un quart d'heure du centre de Bordeaux et ne bénéficions toujours pas d'un cadencement digne de ce nom pour aller chaque jour travailler ou aller en cours dans les lycée de Bordeaux dont nous dépendons. Deux pauvres trains le matin de Saint Médard qui parfois ne peuvent circuler.C'est lamentable...Si peu d'argent pour les trains de tous les jours et

	tellement pour ceux qui nous ne nous apporterons que des nuisances et un coût disproportionné....
1720	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Brossier Prénom : Michel Département de résidence : 64 Votre commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Hendaye AVIS : Résidant souvent à Hendaye, (résidence secondaire) je n,approuve pas ce projet inutile, trop onéreux, destructeur d'environnement. L'aménagement des lignes existantes devrait être bien suffisant.
1721	Envoyé le 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : PENNE d'AGENAIS lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet GPSO Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax. Car ce projet est : • Ruineux et pas rentable: • Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 9.486 Milliards €, valeur 2011 non actualisée en sachant que les estimations d'avant travaux sont toujours largement dépassées. • Le financement de ces projets n'est pas encore annoncé mais les intentions du gouvernement et la loi Savary de Juin 2014 laissent présager que la plus grande partie de ces financements seront assurés par les collectivités territoriales. • Il se confirme que la contribution pour notre département serait de 2 à 3 fois plus importante que prévu. Ceci grèvera fortement la situation financière de l'Etat et surtout de notre département ne lui permettra plus d'honorer sa quôte-part sauf à la faire porter sur tous les administrés par des augmentations des impôts locaux, à réduire l'aide sociale, supprimer les dotations aux communes et annuler tous investissements pendant des années. Il y a mieux à faire avec cet argent pour le bien de tous. • Sur la base des communications de la Cour des Comptes, ces projets ne sont pas rentables ni pour l'Etat et ni pour les collectivités territoriales ni pour les gestionnaires, ni pour les usagers potentiels. L'endettement à long terme augmentera encore celui déjà conséquent, induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes. • Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires (les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP et très souvent des étrangers). • Ces travaux se feront au détriment de la maintenance et l'amélioration des voies existantes qui sont dans un état pitoyable et nuisent à la qualité de service et à la sécurité des gens qui l'utilisent pour se rendre à leur travail.

	• La Cour des Comptes, dans son rapport du 23 octobre 2014, fustige RFF et les politiques supportant les projets de LGV et souligne les erreurs systématiques d'évaluations des Coûts et des rentabilités pour les faire accepter. Dévastateur et nuisible pour l'environnement : • cette réalisation dénaturera 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles. Notre département est d'ailleurs le plus impacté par cet impact : 2400 hectares de terres agricoles les plus riches. • Notre département sera de plus en plus vulnérable car on lui soustraira encore de sa richesse et de son attrait tant du point de vue agricole que touristique. • Le tracé n'épargnera ni les zones humides ni les espaces protégés, ni les nappes d'eau ni les sources en eau potable. De plus, la demande de 30 Millions de m3 de matériaux à importer impliquerait de nouvelles gravières. De plus, la nécessité de déplacer 54 Millions de m3 (remblais, déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 Millions de rotations de camions (plus de 2360 rotations de camions par jour) pendant la durée des travaux. La pollution engendrée nécessitera des dizaines d'années pour se résorber. • Est très consommateur d'énergie et demande la construction de centrales électriques supplémentaires à énergie non renouvelable et des kilomètres de lignes à haute tension dangereuses et défigurant nos paysages. • Le tracé imposé générera des déplacements plus longs, donc plus couteux de contournement et générateurs de temps e t de consommation de carburant. Inutile car il existe une alternative: • Contrairement aux dispositions de la Loi Grenelle article 1, RFF n'a pas étudié sérieusement une alternative visant à utiliser d'abord les lignes existantes Nous en avons les preuves. A ce seul titre, le projet de GPSO doit être rejeté. • Les lignes existantes sont loin d'être saturées et moyennant des signalisations modernes permettant de multiplier la capacité des lignes par 2 à 3 fois plus. • Cette alternative prévoit d'utiliser les lignes traditionnelles mais en les rénovant, améliorant la sécurité (suppression de passages à niveau) redressant certaines courbes • Cette alternative offrirait des performances similaires surtout pour 80 % des trains avec des machines modernes, vitesse maximale 250 km/h, mais plus efficaces sur des courtes distances. Ces trains, sur des lignes conventionnelles, sont déjà opérationnels dans nos pays voisins. • Ceci garantirait les arrêts à Agen et Montauban et permettrait une connexion immédiate, rapide et sûre avec les TER et le réseau des trains d'équilibre du territoire. • Cela justifierait la rénovation des gares centrales d'Agen, Montauban et Dax, et éviterait la construction des gares excentrées et des infrastructures lourdes qui devraient les accompagner et le passage dans des zones urbanisées.. • Ceci éviterait la construction des déviations de Saint Médard

	d'Eyrans et de Saint Jory uniquement justifiées pour des TGV supplémentaires inexistants. • Enfin, cela permettra de sécuriser les transports du quotidien et d'assurer des performances avec un service client optimal. Pour ces raisons, je tiens à vous faire connaître ma totale opposition au projet
1722	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Laporte Prénom : Jeremy Département de résidence : 33 commune de résidence : Bernos-Beaulac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernos-Beaulac AVIS : Je reside dans la commune de Bernos-Beaulac depuis toujours et accorde un attachement particulier a cette commune. Je suis en tous points contre la mise en place de ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse. Je comprends la volonte de rapprocher les grands poles economiques que sont Bordeaux et Toulouse mais je pense qu'a l'heure ou la problematique ecologique est au centre de tous les esprits, il faut arreter de developper le reseau routier (exemple de l'A65 sous-exploitee et excessivement chere) et ferroviaire a des fins inutiles. Reduire les trajets d'une heure pour une poignee de privilegies n'est pas une raison valable pour detruire des hectares de forets et deloger des centaines d'habitants. Je pense qu'il faurait plutot travailler sur le developpement des voies aeriennes qui reduisent, elles, les temps de trajet de maniere significative. Nous sommes a l'aube de 2015 et les avancees technologiques nous permettent desormais de voir les choses sous un angle different. Si l'exploitation des voies aeriennes n'est pas envisageable, pourquoi ne pas penser un monorail sureleve qui limiterait de maniere drastique la deforestation? Un train qui va plus vite, reste un train. Il est loin le temps de la locomotive de Trevithic. Passons a autre chose, pensons autrement pour que machine et habitat naturel puissent coexister du mieux possible. Je dis donc NON a cette LGV.
1723	Envoyé le 07/12/2014 Nom : portes Prénom : roland Département de résidence : 82 commune de résidence : aucamville lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Porquier , Tarn et Garonne AVIS : Mes remarques concernent l'ensemble du projet TGV et particulièrement la LGV Bordeaux - Toulouse . Alors que globalement, les lignes TGV ne sont pas rentables et éloignent de plus en plus les habitants de notre pays des transports en commun du fait du prix du billet trop élevé, la SNCF continue de

	vouloir investir dans les LGV . Je ne peux que m'élever contre ce projet extrêmement couteux et ruineux pour les finances publiques , et qui va servir une fois de plus qu'à remplir les poches des mêmes entreprises privées qui pillent les deniers publics . Alors que pour la SNCF et pour le bien commun, il est préférable de rénover les lignes existantes en maintenant et même développant un trafic de trains à la portée de tous en développant une politique de billets à prix réduits (voir ce qui a été fait en Suisse avec un certain succès) , voilà que l'on nous impose des trains qui vont de plus en plus vite pour le bénéfice de quelque uns (cadres, chefs d'entreprise , ...) mais qui du coup ne sont plus à la portée de tout le monde mais qui sont quand même payés par la collectivité qui s'endette toujours plus . Alors qu'avec le changement climatique qui se profile et qui devrait imposer une politique ambitieuse de transports en commun à la portée de tous , la solution proposée par la SNCF et l'état qui nous "représente" est une solution qui vise un public élitiste et pousse les gens modestes à continuer à utiliser des moyens de locomotions à bilan carbone déplorable . Halte aux LGV , aux grands projets inutiles imposés par nos élus , qui ne correspondent plus aux enjeux de notre futur, car décidés pour la plupart il y a 20 ou 30 ans et qui sont complètement dépassés par les nouvelles contraintes économiques et climatiques . Relançons le questionnement et la concertation des habitants de ce pays sur de nouveaux projets qui collent aux exigences du moment : sobriété énergétique, transports en commun à la portée de tous, faire une pause dans la toute croissance infinie dans un espace fini ...... Non à cette LGV et aux futures .
1724	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Soulié Prénom : Didier Département de résidence : 47 commune de résidence : Boé lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : Je ne pense pas que le projet de construction de LGV soit d'utilité publique aujourd'hui eu égard au contenu du projet lui même, à son coût et aux interrogations qui subsistent quant à son financement ainsi qu'aux évolutions prévisibles du ferroviaire à court et moyen terme. A) En ce qui concerne le contenu du projet de LGV lui même: Ce projet n'a été instruit que dans le but de promouvoir la construction de la LGV sans qu'aucune autre solution alternative ne soit étudiée. L'objectif poursuivi était de convaincre les élus et autres partenaires du projet de la nécessité absolue de construire cette nouvelle ligne. Pour cela, de nombreuses données ont été falsifiées, inventées purement et simplement ou encore éludées ou passées sous silence. C'est ainsi que les coûts prévisionnels de la construction de la LGV ont été sous-estimés, la rentabilité prévisionnelle sur-estimée, les statistiques prévisionnelles de fréquentation de la ligne exagérément gonflées, les nuisances environnementales minorées, l'intérêt économique pour le Lot et Garonne faussement mis en avant etc.Dans cette affaire, les élus

locaux ont été les premiers à être manipulés et instrumentalisés dans le but de les faire adhérer au projet. Fort heureusement, nombre d'entre eux ont fini par le suspecter et
c'est ainsi qu'une étude complémentaire destinée à savoir s'il existait une alternative valable et préférable à la construction d'une LGV.a été réalisée par un cabinet spécialisé.
Or que dit cette étude?
Rien de moins que de confirmer la faisabilité de faire circuler à grande vitesse l'actuel TGV sur les voies existantes en les modernisant, et cela pour un coût quatre fois moins élevé que celui résultant de la construction d'une nouvelle LGV avec un temps de trajet de 3h09 de Paris à Toulouse contre 3h avec le projet de LGV!
Ces 9 malheureuses minutes en plus sont d'un coût exorbitant non?
Est-il acceptable aujourd'hui d'engager à la légère une dépense évaluées à 10 milliard d'euros au regard de l'endettement de la France qui pésera sur chacun des habitants du Lot et Garonne (l'un des 15 départements les plus pauvres de France) et les générations futures alors qu'il existe une alternative bien moins chère et plus réaliste?

B) En ce qui concerne le financement du projet de LGV:
Les récentes réunions publiques avec les responsables RFF/GPSO ont confirmé que le financement du projet de LGV n'était pas connu à ce jour, compte tenu du coût pharaonique du projet et de la situation économique et financière de notre pays. Personne n'a les moyens de payer un tel projet:ni l'État, ni les collectivités locales qui subissent des transfert de charges de plus en plus important en raison du désengagement de l'État. Malgré cette réalité économique, on continu à avancer dans les étapes de la réalisation effective du projet! Cela s'appelle "mettre la charrue avant les boeufs" et il y a fort à parier que si ce projet connaît un jour un début de réalisation, il ne sera jamais achevé mais laissé en jachère, comme cela s'est déjà vu dans notre pays, avec abandon du chantier au mépris de tous et sans aucune indemnisation pour les habitants et riverains lésés par le projet et qui seront laissés pour compte, purement et simplement.

C) En ce qui concerne les évolutions prévisible du ferroviaire à court et moyen terme:
On ne peut nier qu'un consensus émerge depuis deux ans environ qui consiste à donner la priorité, pour le proche avenir, à la modernisation et la remise en état du réseau ferroviaire existant, aujourd'hui vétuste. L'aire du "tout TGV" est désormais révolue, n'en déplaise aux quelques élus régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées qui font du projet de LGV Bordeaux-Toulouse une affaire personnelle au détriment de l'intérêt général qui leur importe peu. L'avenir est aux transports ferroviaires régionaux qui ont la préférence des voyageurs, en réponse à un TGV dont le billet est devenu trop cher, rapporté aux services rendus. Le patron de la SNCF lui même, Guillaume Pépy, a fait savoir par voie de presse à plusieurs reprises que les TGV n'étaient pas rentables.

C'est au vu de ces principaux arguments que je me déclare hostile au projet de LGV Bordeaux-Toulouse qui n'est pas, à mon sens, d'utilité publique mais n'est destiné qu'à satisfaire les intérêts de RFF et de quelques élus régionaux, au détriment de l'intérêt général.
La modernité n'est plus aux LGV mais au ferroviaire régional sur des voies sécurisées et remises en état. En conséquence je suis favorable à la modernisation des voies existantes pour permettre au TGV de relier Paris à Toulouse en à peine plus de trois heures à un coût supportable pour la Nation.

1725	Envoyé le 07/12/2014 Nom : Bidan Prénom : christian Département de résidence : 47 commune de résidence : Lavardac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lavardac 47230 AVIS : Je suis opposé à la création de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Je suis favorable à l'aménagement des lignes existantes. Le contexte économique dans lequel se trouve notre pays ne permet pas la mise en place de projets aussi coûteux. Il serait irresponsable d'aller à l'encontre du rapport de la cour de la Cour des Comptes. D'autant que les retombées économiques prévues par les protagonistes favorables à la LGV, ne se conjuguent qu'au conditionnel. De plus, nous ne connaissons toujours pas le mode de financement de ces travaux. Dans ces conditions, je crains que tous les contribuables du Sud-Ouest ne soient impactés financièrement pendant quelques décennies. Du point de vue écologique, ce serait un véritable désastre. Chacun doit savoir que pour réaliser un kilomètre de Ligne à Grande vitesse, il faudra détruire pas moins de dix hectares de forêt. C'est inadmissible, stupide et insoutenable. Le bon sens se doit de triompher. Ecoutons les Sages. Non aux Lignes à Grande Vitesse.
1726	Envoyé le 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Communes du Sud Gironde AVIS : Bordeaux, Gironde Objet : Enquête publique sur les aménagements ferroviaires LGV au sud de Bordeaux sur les sections du projet GPSO Bordeaux –Toulouse et Bordeaux Dax Madame, Messieurs, les commissaires enquêteurs Je vous demande de prendre acte de mon avis défavorable au projet soumis à l'enquête publique citée en objet. Je vous apporte les éléments majeurs qui fondent mon avis : 1- Ce projet est inutile. Les détériorations et destructions, les inconvénients et le coût, enlève tout caractère d'utilité publique. Le GPSO est un exemple de la fracturation irrémédiable d'une région et de la destruction de la biodiversité de tout un territoire existant de par un équilibre complexe et fragile qui ne pourrait résister au projet GPSO. Il suffit de regarder les tracés retenus pour comprendre les dégâts irréversibles qui seraient portés à notre région et entre autres à la vallée du Ciron. Les analyses des spécialistes l'ont suffisamment démontré et ce ne sont pas les assertions technocratiques de RFF qui peuvent convaincre du contraire. De plus, dans cette enquête, il n'est pas communiqué les renseignements sur les nombreuses gravières qui seraient nécessaires à la réalisation de ces lignes avec toutes leurs conséquences sur

	l'environnement ni sur l'implantation des lignes électriques nécessaires. Ces projets font sûrement l'objet d'enquêtes publiques séparées afin que le citoyen ne puisse pas avoir une vision totale des conséquences désastreuses de l'ensemble. Certains de ces projets de gravières etc. ont même été niés alors qu'existants comme l'indiquait un élu communal à la réunion de Langon du 2 décembre 2014 que vous avez réalisée. 2 – Ce projet est ruineux. Toutes les grandes infrastructures (LGV, autoroutes, aéroports) susceptibles d'être rentables ont été construites en premier. GPSO qui serait largement déficitaire, n'en fait pas partie. Ajouter au réseau des LGV qui ne pourraient jamais être rentabilisées, c'est l'ensemble du réseau ferroviaire à grande vitesse qui serait tiré vers le bas. Confère le rapport de la Cour des Comptes publié le 23 octobre 2014. 3 - Ce projet est dévastateur Le 25 juillet 2013, une tribune intitulée « LGV, une imposture environnementale » a été publiée dans le quotidien régional Sud-Ouest. La réalisation d'un tel chantier présente d'innombrables inconvénients environnementaux. a) Environnement humain : Chantier gigantesque avec de nombreux camions supplémentaires sur les routes, pas uniquement près des tracés. Destruction et perte de milliers d'hectares de terres agricoles et de forêt, Coupure des axes de voirie, Déstructuration du territoire, Dégradation durable du paysage et du cadre de vie, Bruits et vibrations, poussières en phase chantier, Perte de qualité de vie dans les périmètres touchés (randonnées, chasse, pêche, contemplation de la nature, etc.), Contraintes nouvelles et coûts supplémentaires imposés à l'exploitation de la forêt et à sa défense contre les incendies. Forte dépréciation non compensée des biens immobiliers, Assèchement de certains puits et détournement de l'écoulement de nappes dans les passages en déblai. Ouverture de nombreuses carrières (30 Mm3 de matériaux à importer sur 54 Mm3 déplacés) Effets induits par la demande en énergie (lignes d'alimentation électrique, centrales de production d'électricité) b) Environnement naturel : Destruction et pertes directes d'habitats naturels dont certains sont précieux et rares, Destruction par le chantier d'espèces sauvages animales et végétales protégées, Destructions d'espèces animales, y compris protégés, par collisions avec les trains, Passage des tracés sur des sites Natura 2000, Impact maximum sur le bassin versant du Ciron, Effets connexes des remembrements avec dégradation de territoires épargnés par le tracé stricto sensu, Perte des derniers grands espaces non fragmentés du massif des landes de Gascogne, Cloisonnement définitif des milieux impossible à compenser, Coût carbone désastreux (perte de forêt, engins, béton, acier), Perturbation des nappes superficielles et de l'écoulement des eaux, Pollutions diverses des sols et des eaux (boues fines, chaux et hydrocarbures en phase chantier, herbicides en phase d'entretien, etc...) 4 - Ce projet est sans intérêt économique pour notre région

	La grande Région qui se dessine du Limousin au Pays Basque a en commun la richesse et la diversité de ses territoires. Elle est riche d'une tradition patrimoniale forte et toujours vivante et d'un mode de vie qui en fait son attractivité. Comment pourrions-nous accepter de n'être plus qu'un corridor européen traversé par quelques « privilégiés » pressés de sillonner l'Europe ? Nous n'acceptons pas plus de n'être qu'un corridor entre des métropoles qui en viendraient à ne considérer les territoires ruraux, dont celui du Sud Gironde, que comme des lieux « vides » juste bons à recevoir leurs déchets ou à être traversés par des autoroutes, des conduites de gaz… Qui plus est, le projet GPSO beaucoup trop « daté » puisque reposant sur des analyses faites en 2005. Il serait plus pertinent d'investir une partie des sommes exorbitantes du GPSO sur l'entretien et la modernisation des lignes ferroviaires existantes, d'accompagner le développement des TPE et PME/PMI de la région qui sont particulièrement innovantes que ce soit dans le numérique, la recherche telle celle sur la térébenthine tirée de nos pins, la santé et bien d'autres domaines alors que le projet GPSO remet gravement en cause la sylviculture. Il en est de même de viticulture et de la viniculture dont l'équilibre fragile du produit dans les domaines de Sauternes, Barsac, Cadillac, Loupiac etc. et l'existence de plusieurs centaines d'exploitations. L'agriculture sera très certainement un des enjeux de demain, nous avons les territoires et encore du savoir-faire, investissons pour les moderniser. L'emploi dont nous avons tellement besoin, se trouve plus certainement dans ces filières que dans la réalisation, pendant un laps de temps de quelques années, de travaux pharaoniques avec des travailleurs au statut souvent précaire. Il faut à notre belle région un développement raisonné et raisonnable pour lui assurer un avenir prometteur préservant les équilibres et la qualité de vie. C'est ainsi que nous continuerons à accueillir des citoyens venant d'ailleurs pour vivre en Aquitaine et en particulier en Gironde, pour y travailler ou pour leurs vacances. Nous avons besoin de transports au service des populations de la grande région à venir, de l'entretien et de la modernisation des voies existantes pour irriguer nos territoires et améliorer les conditions de déplacement de leurs habitants. En conclusion : Le Président de la République a annoncé le lancement d'un chantier pour promouvoir un nouveau modèle de « démocratie participative ». Il a précisé que « cette mission qui va être engagée par le gouvernement devra remettre des propositions dans le délai de six mois, elles seront immédiatement mises en œuvre » et ce de manière à « garantir que dans chaque grand projet d'aménagement du territoire tous les points de vue sont considérés et que toutes les alternatives sont étudiées, en évitant toutes les «formes inacceptables de violence». En conséquences des éléments qui précèdent, je vous demande d'émettre un AVIS DÉFAVORABLE et sans réserves, au projet GPSO qui n'est en rien un projet d'utilité publique. Pour preuve s'il en fallait, vous n'auriez pas été obligé de faire les acrobaties langagières que vous avez faites et le déni de démocratie, pour justifier l'utilité de ce projet lors de la réunion de Langon et auriez fait taire au nom de la démocratie et du respect le représentant de RFF et de l'abominable provocateur qu'est son adjoint. Espérant que vous porterez une réelle attention aux éléments

	précités, je renouvelle mon opposition totale et déterminée à ce projet. Je vous prie d'accepter, Mesdames, Messieurs, mes meilleures salutations..
1727	Envoyé le 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint-Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint-Rustice AVIS : Bonjour, J'habite la commune de Saint-Rustice sur laquelle passera la future LGV Bordeaux-Toulouse. Je suis assez mécontent des méthodes utilisées pour déterminer s'il est utile de construire ou non une voie LGV. Comment sont réellement menées les études? La LGV est présentée comme un atout majeur pour le développement des zones desservies. Beaucoup d'études et beaucoup de chiffres en ce sens présentés. Quelle est la probabilité que les hypothèses prises soient justes? Qui les contrôlent de manière objective et indépendante? Contrairement à la partie promotion du projet, très peu d'information voire aucune vue du citoyen lambda sur ces 2 dernières questions. Une débauche de communication à tous les niveaux (état, région, département….) pour la promotion, et une économie sur comment on s'assure qu'on ne se fourvoie pas. Si au final cela s'avère ne pas à la hauteur. Y'aura t-il la même débauche d'énergie pour reconnaître les torts et défaire la ligne? Surement pas. Qui serait redevable d'un tel échec? L'aspect indemnisation est aussi un point anormal sur ce type de projet. Si l'intérêt public et économique est réel, il ne doit pas y avoir de frein et de marchandage de tapis pour indemniser les zones impactées. Déraciner, déplacer des personnes, c'est non seulement un coût matériel pour les biens, mais aussi psychologique. Bien souvent on laisse les personnes sans information précise, avec des délais courts pour se retourner et des moyens qui ne sont pas à la hauteur pour retrouver un cadre de vie identique. Les terres agricoles régressent de plus en plus. Idem pour les zones boisées. Quand on regarde ce projet il a un impact majeur sur les zones traversées. Il est important de porter une attention de premier plan sur ce point. L'autosuffisance alimentaire d'un pays risque de devenir un atout majeur dans un avenir plus ou moins proche. Prendre conscience de ce risque devrait être un pré-requis pour l'ensemble des grands projets autour des transports terrestres. La nouvelle voie LGV Bordeaux-Toulouse est une aberration à ce niveau là. A l'heure des économies, la dépense d'une LGV ne semble pas vraiment appropriée. Surtout pour le cas d'une voie spécifique entre Bordeaux et Toulouse. Une voie TGV spécifique en pleine campagne sur la quasi-totalité du trajet est une aberration aujourd'hui. Que ce soit sur l'aspect environnemental ou financier. La nouvelle voie LGV

	Bordeaux-Toulouse est une aberration à ce niveau là. La Cour des Comptes met également en cause la rentabilité du projet dans un rapport d'octobre 2014. Une voie nouvelle entre Bordeaux et Toulouse représenterait 9 milliards d'euros? Est-il normal d'engager de telles dépenses, si la question basique d'une simple rentabilité financière n'est pas assurée? La nouvelle voie LGV Bordeaux-Toulouse est une aberration à ce niveau là également Concernant Saint-Rustice, au-delà des maisons qui seront impactées c'est tout un village qui subira la ligne. La commune fait 2 kilomètres de long sur 1 de large (236 hectares). Hormis quelques maisons située sur le plateau en haut du coteau, c'est quasiment 90% des maisons qui subiront des conséquences visuelles et sonores. Les impacts négatifs à l'échelle d'une commune ne sont absolument pas pris en comptes. Ceci n'est pas normal. En l'état, ce projet présente trop d'aberrations aux regards des contraintes d'aujourd'hui : crise économique, impact environnement, compensation des effets négatifs sur les zones traversées. Il faut clairement revoir la copie si on veut que ce projet soit accepté par les populations impactées.
1728	Envoyé le 07/12/2014 Nom : LAFONTAN Prénom : Paul Département de résidence : 47 commune de résidence : Mézin lieu concerné par vos observations (commune, département) : Département AVIS : Il est inconcevable que nous perdions encore du temps et de l'argent pour essayer d'imposer ce projet qui présente tout ce qu'il ne faut pas faire avec la connaissance actuelle des scandales économiques, écologiques, politiques entourant ce projet. Une enquête a démontré l'inutilité de cette catastrophe (7 minutes de gagnées sur le trajet). Les politiques veulent-ils déplacer les Zadistes vers ces chantiers? Qui osera dire que ce projet est ficelé avec un gros câble bien visible qui est celui de la privatisation de la SNCF et les cadeaux faits au privé au travers des PPP. Il faudra bien que ces politiques rendent des comptes face à leur peuple qui ne pourra plus prendre le train. On a offert l'aéroport de Toulouse aux chinois, mais le trajet Toulouse /Paris en train ne passe pas par Bordeaux. Avec les économies faites par la suppression de ce scandale, on pourra faire disparaître tous les passages à niveau et accélérer la ligne Toulouse /Brives/Limoges/Paris. On n'est jamais ridicule de reconnaître son erreur ou de modifier son opinion, mais ont est coupable de s'entêter dans l'erreur. Les compromissions et les abus de pouvoir sont peut être les causes de cet acharnement. Ces mêmes équipes dirigeantes vont essayer d'imposer le financement des actionnaires de Pierre et vacances avec la construction d'un Center Park déjà désavoué.

OBSERVATIONS DU PUBLIC FORMULEES le 8 décembre 2014

Projet lignes nouvelles Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax

Numéro	Courriel
1729	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : labrande Prénom : marjolaine Département de résidence : 33 commune de résidence : caudrot lieu concerné par vos observations (commune, département) : nouaillan AVIS : ce petit village est beau et les habitants sont sympathiques. ils vivent heureux simplement et vous proposez ce projet. c'est comme une évidence pour vous ! Mais non... en effet, il faut ouvrir les yeux aux progrès, et le changement c'est que les gens communiquent... La vie locale est plus importante que vouloir relier un point à un autre. c'est pour cela que je m'oppose à votre projet, votre envie pour l'avenir de mes enfants. en comptant sur l'optimisme général pour que cela ne finisse pas en carnage. cordialement marjolaine labrande
1730	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : hossegor lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux + Landes AVIS : La LGV et les déplacements ferroviaires en général doivent être absolument encouragés et développés. Je ne reviendrai pas sur le bien fondé de cet équipement dans le contexte économique et écologique actuel qui est largement argumenté. 1/ la modernisation de la liaison vers le sud et l'Espagne est évidente 2/ mais le budget national et celui des collectivités n'est plus en mesure de supporter aujourd'hui cet équipement 3/ le tracé par Mont de Marsan n'est pas justifié et justifiable; il s'agit d'une volonté du président du conseil général qui a toujours souhaité une gare à Mont de Marsan, Cette ville , même avec son regain actuel, et les zones économiques à l'est des Landes (aire/Adour) ne présentent pas d'attractivité actuelle et future suffisante. Rien dans le dossier d'enquête ne le justifie vraiment 4/ 7/ il ne faut pas non plus négliger les flux migratoires vers la côte sud des Landes : améliorer la desserte de Dax afin d'irriguer la côte landaise est un impératif dans le contexte actuel de la "littoralisation" des populations (solde migratoire positif et dépassant d'ailleurs fortement celui du territoire national) . Ces mouvements de population n'existent visiblement pas dans le centre et

	l'est des Landes . L'utilité est plus grande à l'ouest vers Dax 5//Quant à Pau, la ville est desservie par une autoroute vers Bx et vers Toulouse. Elle n'est qu'à une heure de Dax par train et dispose aussi d'un aéroport. L'argument de rapidité entre bx et Pau via Mt de Marsan semble assez dérisoire (voire téléguidé) 6/ le contexte budgétaire vise à la recherche d'économies : l'amélioration des voies actuelles sur Bx-Dax -Espagne serait un meilleur calcul : les saignées dans le massif forestier et dans l'urbanisation existent, il faudrait les utiliser voire doubler la voie pour un trafic frêt/voyageurs 7/il faut ainsi renoncer à une liaison rapide vers Toulouse qui bénéficie pour sa part d'une plate forme aéroportuaire de qualité pour ses liaisons nationale et internationales 8/ par ailleurs la reforme territoriale recentre les régions Poitou Charentes & Limousin vers Bx et l'Aquitaine : on ne peut que difficilement justifier de nécessités économiques et de mobilité vers Toulouse 9/ l'argument des quelques minutes gagnées par Mt de Marsan semble un peu vain Il est désormais impératif d'avancer des éléments raisonnables : réutiliser la voie par Dax semble une orientation à prioriser Donc une LGV Bx Espagne oui , mais en sur un tracé unique par DAX et non Mont de Marsan
1731	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : PERRIERE Prénom : FREDERIC Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Bonjour, J'émets un avis très favorable à ce projet. En effet, les liaisons en TGV performants sont les seules capables de concurrencer l'avion et la voiture sur longue et moyenne distance. A l'heure où la France peine à honorer ses engagements pour respecter le protocole de Kyoto dans le domaine des Transports, il est grand temps de privilégier réellement le ferroviaire. Dans le domaine du fret, il serait nécessaire de faire de l'axe Atlantique, qui voit chaque jour passer 8000 camions, un axe prioritaire de fret ferroviaire. A lui seul, il permettrait d'atteindre les objectif de 100 giga-tonnes.km. Cela passe par un vraie stratégie de la SNCF, le développement de toutes les offres (autoroute ferroviaire et surtout combiné), des sillons de qualité toute la journée, et une continuité sur le réseau espagnol. Pour les voyageurs, si les déplacements de plus de 100km ne représentent que 1,5% des déplacements des français (un point où les opposants à ce projet ont raison), ils constituent 40% des émissions de CO2. Certaines LGV, et GPSO en particulier, sont donc des bons projets pour réduire notre empreinte carbone. Rappelons au passage que le principal risque planétaire lié au changement climatique est la disparition des espèces, et une menace réelle sur l'espèce

	humaine. Il ne s'agit pas d'un projet pour développer du trafic, mais déjà pour capter le trafic existant dans les voitures et les avions. Par ailleurs, j'aimerais que des corrections soient apportées à certains arguments évoqués par des opposants : - un train ne consomme pas 4 fois plus à 320km/h qu'à 220, mais 1,5 fois plus. Et la comparaison sur un même trajet doit aboutir à une égalité : sur LGV, le train est lancé, alors que sur ligne existante, les multiples accélérations / freinage nécessitent bien plus de puissance. La vitesse n'est pas fonction que de la résistance à l'avancement, sinon, une voiture consommerait 4 fois plus à 100km/h qu'à 50 ! - l'aménagement des lignes existantes est extrêmement cher, sans apporter un même niveau de performance. A-t-on déjà construit une autoroute sur une vieille route départementale de 150 ans ? Il faut vraiment regarder la configuration de la ligne, serpentant le long de la Garonne (qui ne va pas droit), les traversées de Castelsarasin, Moissac, Agen, Montauban, le passage dans les nombreuses zones natura 2000, les prescriptions des PPR inondation. Paradoxalement, il semble même plus difficile de réaliser ces aménagements des lignes existantes qu'une LGV. - l'impact d'un aménagement lourd sur la ligne existante n'est pas perçu. Quid du temps de réalisation des travaux ? Des trains ralentis, voire annulés, perturbations sur les TER, effets sur les riverains nombreux... Autant d'éléments très peu évoqués par ceux qui défendent l'aménagement des lignes existantes. - certains effets du projet de ligne nouvelles évoqués semblent farfelus. Qui a déjà vu une ligne ferroviaire perturber la vinification du raisin à 40km de distance, dût-il être du Sauternes ? La LGV Est traverse le vignoble champenois, sans que des effets y aient été notés. - le passage au numérique ne réduira pas le nombre de déplacements. Les mêmes discours étaient entendus au moment du minitel. L'être humain aura toujours besoin de rencontres, c'est d'ailleurs ce qui fait Société. Je comprends enfin l'enjeu du financement, le montant du projet pouvant paraître exorbitant. Pour autant, est-il préférable de dépenser l'argent public pour le fonctionnement, voire parfois pour des dépenses évitables (déséquilibre annuel de la "sécu" de 13 Md€ par an, soit un GPSO tous les ans). Il vaut probablement mieux dépenser l'argent en des projets durables, avec de l'emploi en France, que déséquilibrer la balance commerciale en achetant des produits pétroliers.
1732	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : DARDEN Prénom : Guillaume Département de résidence : 64 commune de résidence : USTARITZ lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux/ Dax et Bordeaux/ Toulouse AVIS : - Je suis farouchement contre ce projet stupide et financièrement couteux, inutile et ruineux pour les millions de Contribuables que nous sommes !!! . - Ce projet selon les requins du BTP (VINCI, BOUYGUES ,EYFFAGE etc),et les Politiciens capricieux , corrompus que sont les ROUSSET, JUPPÉ , LAMASSOURE,et autres par ces mêmes Groupes des BTP , se chiffrent à + de 8 milliards d'euros . A l'arrivée ce montant sera peut être doublé car ils sont sans retenus avec l'argent des Contribuables et nos impôts !!! . - Il faut savoir que plusieurs cabinets ou experts indépendants

	ont conclu que moins de 2 milliards d'Euros suffiraient pour rénover totalement les voies existantes de Bordeaux à Hendaye et de Bordeaux à Toulouse ? ,donc environ 5 à 7 fois moins cher pour les Contribuables. Ces Études ont démontré que leurs chiffres sont bien plus fiable que ceux de ces menteurs et vaniteux de politiciens et Multinationaux des BTP !!! . - De plus, ces concessions sont rendus à ces grands groupes par des P/P/ P qui eux vont récolté tous les bénéfices , et quand il s'agira de pertes des recettes , c'est nous Contribuables qui seront mis encore à contribution? . -L'exemple des gestions des Autoroutes nous suffit pour comprendre le mécanisme des privatisations quand cela est rentable pour les Groupes Multinationaux . -De plus ,si on laisse faire ce massacre de nos Paysages , ils vont par la suite laisser à l'abandon et fermer toutes les lignes secondaires qui seraient bien plus utile aux populations et usagers du reste de la France , qui eux seront " NON DESSERVIES PAR LES LGV!!!! ". - En conséquence , il est urgent d'arrêter immédiatement ce gâchis Financier des LGV, à l'exemple que d'autres grands projets de ce genre (NDDL Aéroport, Barrages inutiles , etc) .Il faut rénover complétement toutes les voies existantes d' SNCF, qui rendront bien plus de services au quotidien aux millions d'Usagers pour se rendre à leur travail ,ou bien pour voyager au moindre cout et aux plus grands nombre de la Population . Mr darden Guillaume
1733	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : TRECCANI Prénom : Virginie Département de résidence : 47 commune de résidence : FEUGAROLLLES lieu concerné par vos observations (commune, département) : Feugarolles AVIS : La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens. · ■ Non à ce projet ruineux : - Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). - Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. - Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. - Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs.

- Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État.

- La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique.

- Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.

■ Non à ce projet dévastateur :

- Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

- La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés).

- La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.

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

- L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc.

- L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation !

■ Non à ce projet inutile :

- Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée.

- À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales

	pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains. - Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco). - Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». - La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. - Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h.
1734	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Lafontanie Prénom : Fabien Département de résidence : 47 commune de résidence : Feugarolles lieu concerné par vos observations (commune, département) : Feugarolles AVIS : La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens. · ■ Non à ce projet ruineux : - Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). - Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne

prévoit aucun plan de financement.

- Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV.

- Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs.

- Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État.

- La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique.

- Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.

■ Non à ce projet dévastateur :

- Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

- La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés).

- La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.

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

- L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc.

- L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine

	bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation ! ■ Non à ce projet inutile : - Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. - À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains. - Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco). - Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». - La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. - Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h.
1735	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : benquet Prénom : yves Département de résidence : 33 commune de résidence : sauviac lieu concerné par vos observations (commune, département) : lerm et musset-33 AVIS : Je trouve inconcevable de faire un projet aussi couteux et essayer de nous convaincre sachant très bien que l'on va droit dans le mur et qu' on ne pourra pas revenir en arrière mais qu'on aura détruit les forêts naturelles et les cours d'eaux et qu'il faudra

	mettre les mains à la poche même si on n'a pas les moyens.
1736	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : Fourques sur Garonne lieu concerné par vos observations (commune, département) : département du Lot et Garonne AVIS : Bonjour, J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de construction des lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax Ce projet global agglomère plus de nuisances, aussi bien sociales qu'écologiques, il va à l'encontre de l'intérêt général et du principe d'égalité que devrait pourtant porter les pouvoirs publics. Ce projet est dispendieux, son financement n'est encore pas annoncé, on ne sait pas quels seront les contributeurs : contribuables, collectivités territoriales déjà atteintes par les baisses des dotations de l'État et les politiques d'austérité. Les fonds publics doivent aller au service public et non au financement d'un groupe financier privé, comme c'est le cas dans un protocole de partenariat public privé. Alors que le coût final n'a pas encore été arrêté, que le coût prévu en 2011 s'élevait déjà à presque 9 milliards d'euros, et sachant que les estimations d'avant travaux sont toujours largement dépassées, ce projet ruineux verrait sans doute engloutir ce qui resterait d'argent public destiné à l'aide sociale et au maillage de nos territoires ruraux. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration du réseau existant, nuisant ainsi à la qualité du service, mais plus encore à la sécurité des passagers comme l'a montré le rapport d'expertise de l'accident de Brétigny-sur-Orge visant entre autre un défaut de la politique de maintenance sur le réseau. On l'a vu pour la tranche de travaux sur le tronçon Tours-Bordeaux, le chantier n'entraîne localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par des équipes des grands groupes du BTP . Comme le pointe le rapport de la Cour des Comptes du 23 octobre 2014, ce projet n'est rentable ni pour l'État, ni pour les collectivités territoriale, ni pour les usagers , ni pour les gestionnaires eux mêmes: entraînant une augmentation du prix du billet et excluant de ce fait les potentiels passagers les plus modestes. Ce rapport fustige RFF et les politiques supportant les projets de LGV et souligne les erreurs systématiques d'évaluations des coûts et des rentabilités pour les faire accepter. Par ailleurs, ce projet est écologiquement nuisible et dévastateur. Le projet total détruirait plus de 6000 hectares (2400 hectares pour le Lot et Garonne) de bois, champs, terres agricoles et viticoles, aurait un impact sur les nappes d'eau, les sources en eau potable, détruirait des zones humides et des espaces protégés, niches de biodiversité, sans parler des milliers de rotations de camions pour déplacer les millions de mètres cubes de matériaux et autres remblais durant la durée des travaux, ni des besoins démesurés en énergie, ni de la mise en place de lignes à haute tension. Ce projet est inutile, contrairement aux dispositions de la Loi Grenelle 1, RFF n'a pas étudié sérieusement une alternative visant à

	utiliser d'abord les lignes existantes. A ce seul titre, le projet de GPSO doit être rejeté. De plus la construction de gares excentrées comme le projet de la nouvelle gare de Sainte Colombe en Brulhois verrait encore s'effacer de la carte plus de 600 hectares de terres agricoles quand un aménagement de la gare centrale d'Agen permettrait une connexion immédiate, rapide et sûre avec le maillage et le réseau des trains du territoire. La rénovation et la modernisation des lignes et gares existantes est une solution quatre fois moins chère et beaucoup plus avantageuse pour les habitantes et les habitants du Lot et Garonne, passagers du quotidien. Pour finir, le gain de temps final de quelques minutes que ferait gagné une ligne LGV est exceptionnellement disproportionné face aux milliards d'euros engagés. Pour ces raisons, je tiens à vous faire connaître ma totale opposition au projet. Je vous prie de recevoir mes sincères et citoyennes salutations,
1737	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Motion auprès du Président du Conseil Général du Lot et Garonne Les Enquête d'Utilité Publique des projets GPSO viennent d'être lancées. Elles dureront jusqu'au 8 décembre, je demande à ce que le Conseil Général à titre de personne morale, apporte une contribution à cette EUP en exprimant son opinion sur les projets. Le dossier de quelques 12.000 pages A3 est consultable dans les mairies concernées par les projets . A première lecture et sous réserve d'analyses plus fines, il apparaît que ces projets déjà connus dans leur ensemble sont : Couteux pour la France et notre département - Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 9.486_Milliards €, valeur 2011 non actualisée en sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. - Le financement des ces projets n'est pas encore annoncé mais les intentions du gouvernement et la loi Savary de Juin 2014 laissent présager que la plus grande partie de ces financements seront assurés par les collectivités territoriales. - Il se confirme que la contribution pour notre département serait de 200 à 220 millions d'€ (Tours-Bordeaux et Bordeaux Toulouse et

	Bordeaux Dax). Compte tenu de la situation financière des départements et de la nouvelle réduction des dotations de l'Etat, il est impossible à notre département d'honorer sa quôte part. - Ces projets ne sont pas rentables (voir rapport Cours des Comptes) ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). - Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP et très souvent des étrangers. Dévastatrice de notre environnement: - notre département est d'ailleurs le plus impacté : 2400 hectares terres agricoles les plus riches. - Le tracé n'épargnera ni les zones humides ni les espaces protégés, ni les nappes d'eau ni les sources en eau potable. -De plus, la demande de 30 Millions de m3 de matériaux à importer impliquerait de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 Millions de m3 (remblais, déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 Millions de rotation de camions soit plus de 2360 rotations de camions par jour pendant la durée des travaux. Pas rentable, - malgré une présentation minorant les coûts et majorant le report modal et de son faible impact sur le développement économique des départements intermédiaires traversés dont le notre. Les associations ont développé et présenté une nouvelle alternative à ce projet de LGV, s'appuyant sur le proposition de Claraco, dont nous avons financé par partie l'étude, ils ont démontré et prouvé que : - RFF n'avait pas effectué d'études sur une alternative utilisant les lignes existantes rénovées. - Des nouveaux matériels roulants, utilisés notamment en Allemagne, Suisse, Hollande ou Suède, permettraient des performances similaires à celles des TGV sur les LGV. - Les coûts de réalisation serait de 3 ou 4 fois inférieurs. En conséquence, je demande que le Conseil Général du département jugeant de l'inopportunité des projets de LGV portés à l'EUP et de son impossibilité de financer ces projets demande: - Le rejet des projets LGV entre Bordeaux et Toulouse. - La remise en état des lignes actuelles entre Bordeaux et Toulouse, pour assurer un service parfait et sécurisé des trains du quotidien.. - De faire étudier, sérieusement et en détail par un organisme indépendant, la nouvelle alternative présentée par les Associations et d'envisager, si réponse positive, sa réalisation dans les meilleurs délais. - De déposer cette motion par écrit sur les registres de l'EUP en cours.

1738	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : St. Léger de Balson lieu concerné par vos observations (commune, département) : Region AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Je tenais à vous faire savoir dès le début que je me prononce contre ce projet car je suis un adepte de la très très très grande vitesse et qu'à notre époque ,un train roulant à 320-350kms/h n'est plus d'actualité. Comme vous ne pouvez l'ignorer la Région Aquitaine (nous ne connaissons pas encore son vrai nom) s'agrandit et donc si elle est plus longue il est nécessaire de pouvoir la traverser plus vite (plus long- plus vite vous voyez le rapport!)ce qui entraîne en conséquence une augmentation de la vitesse et là je laisse faire les calculs à nos "spécialistes " de RFF. Mais selon moi une vitesse autour de 550/600 kms/h serait un bon compromis. " Woufff,me direz-vous , ça va vite! - c'est vrai ça défrise ! Il vaut mieux de pas mettre la tête à la fenêtre ! De toute façon il n'y a rien à voir , les vaches sont maintenant dans des usines à lait! Et puis il faut vivre avec son temps. Ma femme me disait l'autre jour: " dépêche-toi d'aller faire les courses, j'ai besoin du beurre" De plus avec un train roulant plus vite dans le paysage ça ne peut que donner envie de marcher plus vite, de travailler plus vite de dormir plus vite ! Je suis de plus non seulement un adepte de la vitesse mais aussi du dêsen- clavement . Et des fois dans ma palombière au milieu des pins et des fougères ,en ramassant des cèpes et en attendant les palombes il m'arrive moi-même de me traiter " d'enclavé " et ça fait mal! Désenclavez-nous ! Faites-nous bouger plus vite! Si on peut encore gagner dix minutes ça sera toujours ça de pris! Conscient que mes arguments seront examinés avec célérité veuillez agréer rapidement mes salutations
1739	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence :GAAS lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure ferroviaire alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'au quart de ses capacités.Vu la situation économique de notre pays, ce nouvel investissement hypothéquera l'avenir des citoyens de la région car le financement dépassera surement les prévisions comme c'est de coutume . Or, l'endettement de l'Etat le rend "obéissant"

	aux lobbys des banques donc doit être freiné dans ces domaines-là et non dans le non remplacement des départs à la retraite des fonctionnaires par exemple. Bref, un Grand Projet Inutile uniquement destiné à faire travailler certaines entreprises pour espérer faire de la "croissance" qui n'est en fait qu'une croissance financière permettant à ces entreprises multinationales de déposer encore de l'argent en bourse. Le financement doit par contre porter sur l'entretien et la rénovation des lignes actuelles qui sont très performantes lorsqu'elles sont entretenues .
1740	.Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Aillas lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : NON à ce Grand Projet Inutile Imposé. OUI à l'entretien et la modernisation des lignes existantes.
1741	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Aillas lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : NON à ce Grand Projet Inutile Imposé. OUI à l'entretien et la modernisation des lignes existantes.
1742	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : ANDRÉ Prénom : Caherine Département de résidence : 33 commune de résidence : Landiras lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landiras AVIS : je suis OPPOSÉE À CE PROJET à cause de son coût exorbitant au regard du report de contribution financière au territoire traversé. par contre les coûts environnementaux (destruction de l'espace forestier, impact sur les zones humides, et plus généralement sur les connexions biologiques des espaces traversés) ne pourront jamais être compensés à la hauteur des enjeux de ce territoire qui doit vivre sa transition par d'autres projets de re-territorialisation (agricoles, pastorales et forestières). les territoires ruraux sont en attente d'une l'action publique tourné vers eux , en favorisant un territoire non pas relégué mais avec des services publics et des partenariats public -privé qui permettent aux personnes installées sur ce territoires de bien vivre au "pays".
1743	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint-Médard-en-Jalles lieu concerné par vos observations (commune, département) : tracé complet

	AVIS : L'objectif du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest est d'accélérer les relations : 1. Bordeaux – Bayonne – Pays Basque 2. Bordeaux – Toulouse. Parvenir à cet objectif avec les meilleures attractivité et efficacité énergétique (donc rentabilité) nécessite des liaisons ferroviaires à grande vitesse reliant directement les villes desservies. Le tracé retenu est un Y s'articulant dans le Bazadais, avec une branche « Ouest » s'orientant plein sud avant de traverser l'Aquitaine d'Est en Ouest pour desservir Mont-de-Marsan puis le Pays Basque. Ce tracé dévoie l'objectif identifié d'une liaison rapide entre Bordeaux et le Pays Basque en s'allouant d'autres objectifs de desserte locale. Ces objectifs sont louables mais relèvent de liaisons TER et non de la LGV en question (cf. Rapport de la Cour des Comptes). Une liaison efficace relirait le sud de Bordeaux (Saint-Médard-d'Eyrans ou Cestas) à Saint-Geours-de-Maremne, ce qui autorise des connexions vers le réseau existant à hauteur de Morcenx (desserte de Mont-de-Marsan et du littoral) et de Dax. Le tracé Est est en marche d'escalier du fait des déroutements vers le Bazadais et Montauban. Il ne permet pas la desserte de la gare existante d'Agen, ce qui nécessite une débauche d'infrastructures nouvelles et désoptimise le service rendu. Un shunt de la ligne actuelle entre Langon et Port-Sainte-Marie et un autre entre Lafoix et Saint-Jory répondrait plus efficacement à l'objectif recherché. Une halte ou une dérivation à hauteur de Castelsarrasin permettrait la desserte de Montauban par la ligne classique. Je ne suis donc pas favorable au projet présenté car je le considère non adapté à l'objectif recherché. L'intérêt d'une desserte de Bazas et Captieux (axe Bordeaux-Pau) ne doit pas détourner les liaisons France - Espagne ou l'axe Atlantique - Méditerranée.
1744	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Lagleize Prénom : Christine Département de résidence : 33 commune de résidence : Parempuyre lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes Gers AVIS : - les régions rurales seront elles mieux desservis à l issue du projet .? - détruire des espaces naturels pour gagner quelques minutes ne me paraît ps très responsable
1745	Envoyé le : 08/12/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban lieu concerné par vos observations (commune, département) : Montauban, Tarn-et-Garonne AVIS : Cette nouvelle ligne nous concerne tous, de par son coût, de par son impact sur l'environnement et sur le réseau existant. Son coût est estimé à 9 Milliards €. Il devra être supporté par l'ensemble des collectivités locales (Région, Département,

	Communautés de communes ou urbaines) : ce sera donc à nous tous de payer la note au détriment d'autres politiques publiques (éducation, transports TER, santé, …) La LGV détruira 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles, des zones humides, des espaces protégés, des nappes d'eau. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquera l'ouverture de nouvelles gravières. Ce sont plus de 2360 rotations de camions par jour ouvrés pendant les 7 années de chantier. La création de cette nouvelle ligne se fera au détriment des lignes existantes, notamment Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, ligne majeure pour l'aménagement du territoire, dont la pérennité ne sera plus assurée (Terminus POLT envisagé à Brive dès 2017 à la mise en service de Bordeaux-Tours). UNE SOLUTION ALTERNATIVE EXISTE, basée sur l'étude indépendante CLARACO, commandée par un collectif d'élus et d'association. Cette étude démontre que l'aménageant de la ligne existante Toulouse-Bordeaux permet d'économiser 6 Milliard €, d'éviter le désastre écologique, pour une différence estimée entre 6 et 13 minutes tout en développant le trafic ferroviaire sur le nord toulousain. Que nous disaient les assises du ferroviaire (Ministère de l'Ecologie) en 2011 ? « Essoufflement du modèle TGV et crise de croissance du TER, déclin ininterrompu du fret ferroviaire, dégradation de l'état du réseau classique, course irraisonnée à l'extension du réseau à grande vitesse, sont autant de signes révélateurs d'un modèle économique qu'il est vital de réinventer aujourd'hui. » Que nous disait l'article 1 du grenelle de l'environnement en 2009 : « Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. » Que titre la cours des comptes en 2014 ? « Un modèle à bout de souffle, au coût devenu non soutenable » Elle indique également : « La croissance du trafic TGV s'est depuis l'origine faite au détriment des autres trains longues distances (…) dont la fréquentation a été divisée par cinq au cours des trente dernières années. (…) Dans les faits, la SNCF réduit le choix ferroviaire au TGV en le substituant à d'autres trains pour les dessertes qu'il assure ». La cour des comptes dénonce cette « captivité » des voyageurs, qui accentue les « inégalités entre territoires » La cour des comptes remet en question « la pertinence économique, sociale et environnementale de l'investissement public » de ce mode de transport. « Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est pas assuré » Ce projet de création de nouvelle Ligne Grande Vitesse entre Toulouse et Bordeaux n'est pas d'intérêt général.
1746	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40

	commune de résidence : Mont de Marsan lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Le rapport "qualité / prix" de ce projet est absurde. Il serait plus utile d'entretenir davantage les lignes existantes. Je suis opposé à ce projet
1747	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Compeyrot Prénom : Jean Département de résidence : 33 commune de résidence : 33200 lieu concerné par vos observations (commune, département) : sauternes AVIS : Bonjour, producteur à Sauternes, je suis opposé à la construction de la L.G.V. Celle-ci va avoir un effet néfaste sur le microclimat et va nous empêcher de continuer la production de sauternes. Par ailleurs, elle représente un coup astronomique et entrainera une négligence des autres lignes du sud-ouest. Cela touchera une grande partie de la population de la région qui utilise ces lignes primordiales pour l'économie de la région. Cordialement, Jean Compeyrot.
1748	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : dazy Prénom : luc Département de résidence : 17 commune de résidence : avy lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Les citoyens n'en peuvent plus d'assister à ce gaspillage d'argent public. Cette dilapidation ne sert à rien en tous cas pas au voyageurs de la SNCF qui ne peuvent accéder à ces TGV tant ils sont chers. Dans le même temps où ce type de lignes se créent, autant d'autres, beaucoup plus utiles, sont fermées. Les lignes existantes sont mal entretenues voire dangereuses, correctement modernisées elle redeviendraient vraiment concurrentes des TGV ou LGV, en récupérant une vitesse souvent limitée de part leur leur mauvais état. La ligne Nantes Bordeaux, même pas électrifiée, est menacée de même que la ligne Verdun Chalons en Champagne. Et combien d'autres dans toute la France qui l'ont déjà étés ou le seront ? Combien d'ha d'espace agricole sont gaspillés, combien de rotations de camion pour réaliser ces chantiers imposés et inutiles ? Le seul bénéfice, puisé dans la poche du contribuable ou de l'usager, va uniquement dans les poches des actionnaires du BTP. Tout cela sans aucun risque pour ces dernières puisque en cas de

	déficit de fréquentation , comme l'autoroute Pau-Langon et bcp d'autres, ces sociétés sont indemnisées pour leur manque à gagner. Qui paie ce manque à gagner ? Tous ces arguments sont dénoncés par de multiples canaux: Cour des Comptes, QUE Choisir, Fnaut....et de nombreux médias. Tout projet de nouvelle ligne TGV doit être abandonné au profit du réaménagement des lignes existantes desservant réellement les populations. Recevez Monsieur le Commissaire Enquêteur mes salutations citoyennes. Luc Dazy
1749	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : JOIE Prénom : Claude Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : l'ensemble de la ligne AVIS : Cette consultation est un non sens, qui ne sert qu'à servir les intérêts du privé en se couvrant par l'obligation législative de consulter la population? pourquoi? d'évidence il est moins couteux de rénover la ligne existante en la sécurisant, suppression des passages à niveaux, signalétique embarquée, d'autant plus qu' RFF n'a pas et n'a jamais eu les moyens d'entretenir les lignes existantes. Alors créer une nouvelle ligne alors que l'on a pas les moyens d'entretenir celles qui existent est une absurdité totale. Par ailleurs les devis qui sont présentés concernant le coût de la ligne nouvelle sont totalement absurdes aussi. C'est à minima, le double des sommes avancées qu'il faudra trouver pour finir la ligne avec les retards occasionnés par les recours et autres catastrophes naturelles à venir (inondations et autres..). L'expérience nous a démontré ces affirmations et, ceux qui ont travaillé sur ces projets ont depuis dénoncé en vain les demandes de devis tronqués qui leur ont été imposés par la direction de RFF. Ces quelques éléments incontestables devraient suffire à toute personne sensée de faire un choix profitable aux générations futures, qui est de conserver et de rénover les anciennes lignes, qui desservent le cœur des villes. Je ne m'appesantirai pas sur le gain de temps qui est ridicule au regard de ce qu'on en fait, le train doit rester un service public au service de la population, pas au service des entreprises. @ bon entendeur salut.
1750	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Association des Professionnels de l'Urbanisme Prénom Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Contribution de l'APUMP à l'enquête publique sur la ligne nouvelle (LGV) Bordeaux-Toulouse et sur les aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse (AFTN) 1 – Une contribution au débat public L'Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées

	(APUMP) a pris connaissance des éléments d'information mis à la disposition du public, dans le cadre de la procédure d'enquête qui se déroule du 14/10/2014 au 08/12/2014, sur la LGV entre Bordeaux et Toulouse et sur les aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse. Ces projets, très structurants et à fort impact, concernent les territoires du sud du Tarn-et-Garonne et du nord de la Haute-Garonne, dans la traversée de la région Midi-Pyrénées. C'est donc tout naturellement que notre association régionale d'urbanistes, préoccupée par les questions d'aménagement et de développement durable des territoires urbains et périurbains, souhaite faire part aux commissaires-enquêteurs de plusieurs réflexions et interrogations. Par ailleurs, l'APUMP, dont plusieurs membres ont été associés à la phase de concertation préalable organisée fin 2013 par Europolia, considère que le projet Toulouse Euro Sud-Ouest (TESO), autour de la gare Matabiau, constitue le projet urbain majeur de la ville et de la métropole pour les 20 prochaines années. Il constitue aussi un projet structurant pour l'évolution des déplacements multimodaux de la métropole et de la région. Ce projet n'est pas directement concerné par la présente enquête publique, mais son programme, son dimensionnement et sa temporalité seront, pour leur part, directement impactés par les conclusions de cette première enquête publique. Les projets de ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse, de mise à 4 voies au nord de Toulouse ou de gare Toulouse Euro Sud Ouest, interviennent dans un contexte de crise systémique (écologique, économique, sociale…) à l'échelle planétaire, posant de nombreuses questions, non résolues, sur notre modèle de développement et nos modes de vie futurs. Ils interviennent dans un contexte de renouvellement significatif des équipes municipales des territoires traversés. Ils interviennent enfin dans un contexte législatif de remise en cause du "millefeuille administratif", avec la mise en place des métropoles dès le 1er janvier 2015, le probable renforcement du rôle de la Région, en particulier dans l'organisation des transports, et la probable reconfiguration du conseil général. Dans ces différents contextes, l'APUMP souhaite apporter sa contribution au débat public et aux débats entre collectivités, sur les choix à opérer en termes d'aménagement et de développement durable des territoires traversés. Cette contribution est cadrée par une réflexion sur l'évolution des modes de déplacements ferrés, leurs modes de financement et l'impact sur le développement et l'aménagement des territoires, en revenant sur le contexte de crise systémique. Cette contribution prend, souvent, la forme interrogative, pour questionner ce qui nous paraît avoir le plus de sens, dans le cadre d'un urbanisme durable et participatif, pour les habitants, les usagers et l'ensemble des acteurs de la Région, des 2 départements traversés, des communes concernées et de la métropole toulousaine, ainsi que pour les riverains des quartiers directement impactés par le projet. Elle s'inscrit dans la même logique et dans la continuité des précédentes contributions de l'APUMP (voir site internet www.apump.org). Elle en reprend, ponctuellement, certains passages dont la pertinence nous paraît encore d'actualité. 2 – La grande vitesse, pour qui et pourquoi ? Pour les décideurs de la Région Midi-Pyrénées et de la métropole toulousaine, il s'agit de faire de Toulouse une destination européenne dans un réseau de TGV transfrontaliers et de contribuer à

	hisser la métropole toulousaine au rang de capitale européenne. L'engagement (très fort) des collectivités pour permettre l'arrivée du TGV à Toulouse tient aussi à l'idée qu'avec la grande vitesse, le train va pouvoir concurrencer l'avion entre Toulouse et Paris (le seuil de concurrence en faveur du train ayant été fixé autour de 3 heures de trajet, de gare à gare). Elle tient encore à l'idée que réduire le temps de trajet de 2h à 1h, entre Bordeaux et Toulouse et, à terme, de 2h30 à 1h30 entre Montpellier et Toulouse (si Toulouse-Narbonne, non retenu dans le schéma ferroviaire européen, est réalisé un jour), boostera les synergies entre les 3 métropoles de l'Eurorégion Sud-Ouest. Dès 2017, avec l'aménagement de la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux, Toulouse ne sera plus qu'à 4h de Paris et 2h de Bordeaux ! Dans le projet actuel de la ligne nouvelle, comprenant deux "gares betteraves" (ou "gares maïs" dans ce cas) implantées en plein champs, pour desservir Agen et Montauban, l'enquête publique précise que 80% des TGV s'arrêteront dans ces deux gares, mettant ainsi Toulouse à 3h30 ou 3h40 de la capitale, en fonction du nombre d'arrêts entre Bordeaux et Paris, et 1h20 à 1h30 de Bordeaux. Le seuil de concurrence train-avion entre Toulouse et Paris ne serait donc atteint (et encore, en 3h12 au lieu de 3h) que pour 20% des TGV Toulouse-Paris. Dans la ville d'Airbus, où l'Etat vend sa participation au capital de l'aéroport à un operateur privé, avec le choix de miser sur l'accueil de très nombreuses voitures et qui sera desservi par le tramway dès 2015, avec des tarifs d'avions "low-cost" et un cadencement aérien optimal, le TGV a-t-il réellement des chances, dans ces conditions, de concurrencer significativement l'avion ? Et ceci, nous semble-t-il, malgré les arguments en faveur du train pour le confort, la possibilité d'y travailler et les arguments écologiques. Seuls les TGV ne s'arrêtant pas à Agen et Montauban permettraient d'effectuer le trajet Bordeaux-Toulouse en une heure et Toulouse-Paris en 3h12. L'ambition de faire de Toulouse une destination européenne par le TGV, mettant Barcelone à 2 heures, ne pourra pas se concrétiser avant la mise à grande vitesse des lignes entre Toulouse et Narbonne (qui nécessitera la mise à 4 voies entre Montaudran et Villefranche). Enfin, concernant l'attractivité touristique de Toulouse et de la région, la voiture et le car resteront les moyens de déplacement privilégiés, que ni le train à grande vitesse, ni l'avion ne peuvent concurrencer pour les familles et les groupes. A ce stade de l'Enquête Publique préalable à la construction de la LGV entre Bordeaux et Toulouse, dans le contexte de crise systémique rappelé ci-dessus, la question, centrale, de l'utilité de gagner 15 à 50 minutes supplémentaires (pour seulement quelques trains par jour) pour la liaison avec Paris, mérite, nous semble-t-il, d'être réinterrogée. Pour qui ? Pour quoi ? Pour favoriser le développement et le rayonnement de la métropole toulousaine et de la région ? Pour hisser Toulouse au rang de capitale européenne ? Pour attirer sur le pôle de la gare Matabiau des "grands-comptes" nationaux et internationaux ? 3 – Quel coût pour chaque minute gagnée ? Le projet d'arrivée de la grande vitesse à Toulouse repose sur un mode de financement qui nous parait très fragile (voir par ailleurs le rapport de la cour des comptes). L'ensemble des collectivités locales, même les moins concernées, ont dû s'engager à financer 1/3

des travaux de l'aménagement de la LGV entre Bordeaux et Tours, pour espérer la grande vitesse à Toulouse en 2024. Cette arrivée de la grande vitesse à Matabiau, reste conditionnée à la poursuite d'un financement solidaire entre les collectivités, pour un investissement à hauteur de 8,5 milliards d'euros, un gain de 15 à 50 minutes et pour seulement quelques trains par jour ?

De plus, le financement d'une partie du coût des travaux nécessitera probablement le recours à une procédure PPP, dont on commence à mesurer les inconvénients et les surcoûts différés sur certaines opérations. Elles font peser des incertitudes sur le coût réel, à terme, pour les Maîtres d'Ouvrage et les collectivités qui financent. Elles mettent en danger les futurs financements de la LGV à cause du recours excessif à la dette publique et elles promeuvent un système de concessions privées où les péages ne seront plus réglementés ni maitrisés par RFF ou par un quelconque établissement public. Tous ces éléments ajouteront à la fragilité financière de cette opération. D'autres arguments sont développés, dans ce domaine, par la cour des comptes.

Il nous semble que la question du seuil d'acceptabilité pour les finances locales (dans un contexte de réductions drastiques des dépenses publiques), pour les collectivités concernées et pour les contribuables, se pose réellement. Le coût de la grande vitesse se compte donc en millions d'euros par minute gagnée. Cette façon d'envisager les choses viendra inévitablement dans le débat public. Quelle collectivité mettra le premier genou à terre sur ce mode de financement ? Si une collectivité lâche, c'est tout le système de financement qui pourrait être remis en cause.

Dans ce contexte de crise économique, de fortes restrictions budgétaires pour les collectivités locales, de réformes institutionnelles qui vont rebattre les cartes des compétences de chacune d'entre-elles, l'APUMP s'interroge sur la robustesse du consensus actuel autour de l'arrivée du TGV à Toulouse en 2024, pour un coût de 200 à 500 millions d'euros par minute gagnée.

4 – Quelles conséquences pour les territoires traversés ?

La conviction que la grande vitesse était indispensable pour "booster" le développement local a conduit les collectivités et les décideurs économiques agenais et montalbanais à soutenir, chacun de leur côté, un projet de "gare betterave" (ou "gare maïs") implantée à plusieurs kilomètres de la gare actuelle. L'APUMP, au cours de débats organisés sur place, a pu mesurer la nature des impacts du projet de gare Montauban-Bressols sur les territoires et sur le développement harmonieux de l'agglomération montalbanaise :

L'accélération du temps de déplacement Bordeaux-Toulouse va se faire au détriment de millions de déplacements locaux (Nord – Sud) dans tous les territoires traversés. L'impact sur l'économie et la vie locale n'est pas suffisamment développé dans le dossier de DUP. Combien de petites entreprises et de commerces vont devoir réduire leur zone de chalandise ? Combien de familles ne vont plus avoir accès à des services de proximité ? Cette véritable fracture territoriale, très difficilement franchissable, va s'ajouter aux coupures existantes liées aux voies SNCF, à la Garonne, au canal latéral, aux voies routières et autoroutières. Quelles mesures sont mises en place pour le franchissement de la nouvelle barrière nord-sud et l'arrivée de la LGV ? Quelles mesures liées pourraient venir aider au franchissement de la LGV mais aussi des autres barrières nord-sud. Ne faut-il pas multiplier les points de franchissements et

	les liaisons est-ouest ? La présence physique, en remblai (parfois très fort) ou en déblai de la LGV, va entrainer la disparition de terres agricoles, de bois et de forêts et entrainer des ruptures dans la trame verte et bleue, en contradiction avec le Schéma de Cohérence Ecologique régional et local. Il s'agit là d'impacts très difficilement réversibles. Quelles mesures compensatoires seront à la hauteur des dégâts engendrés ? L'impact sur les territoires agricoles, les paysages, le cadre de vie des habitants (plusieurs centaines d'habitations impactées dans un contexte de laisser-aller de l'étalement urbain), paraît, à la lecture de l'étude d'impact, extrêmement fort. Les mesures compensatoires leur rendront-elles leur attractivité ? La réussite d'un projet urbain autour de la gare de Montauban-Bressols (décentrement de l'extension urbaine de Montauban) est loin d'être assurée (cf. études benchmarking existantes). Un tel projet nous parait aller totalement à l'encontre de toutes les politiques de lutte contre l'étalement urbain, déjà très engagé dans ce secteur. L'imperméabilisation de centaines d'hectares de très bonnes terres agricoles se ferait au détriment de la biodiversité, de la qualité des eaux, en sens inverse des engagements régionaux et nationaux en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique et contre la perte de biodiversité. Par ailleurs, aucune réflexion coordonnée entre les agglomérations de Toulouse et de Montauban n'est engagée, à notre connaissance. Le projet montalbanais repose sur l'attractivité (en voiture) pour une partie des habitants du nord et de l'ouest toulousain, ce qui, là encore, va à l'encontre des politiques environnementales vertueuses. L'APUMP s'étonne de la sous-estimation des impacts et des conséquences négatives (sociales et économiques) sur les territoires traversés dans le Tarn-et-Garonne, et souhaite qu'à l'avenir, les études d'impact soient réalisées par des experts indépendants du Maitre d'Ouvrage et que la culture de la contre-expertise se développe rapidement. Notre association s'étonne également du manque de maturation locale du projet de gare à Montauban-Bressols et de l'absence de concertation entre les projets toulousain et montalbanais. Le projet montalbanais ne s'organise-t-il pas pour capter des "parts de marché" de la clientèle TGV (automobilistes) des secteurs Nord et Ouest de l'aire urbaine de la Métropole ? 5 – Quels développements pour les déplacements du quotidien, par TER ? Le réseau ferroviaire à 6 branches, en étoile, qui convergent à Matabiau avec de nombreuses gares sur chaque branche, est particulièrement favorable au développement de dessertes cadencées pour de nombreuses destinations de l'aire urbaine toulousaine. Par rapport à la situation actuelle (12 millions de voyageurs par an / +8,5% de croissance par an à l'échelle régionale / Mise en Œuvre du Plan Rail du Conseil Régional), la marge de progression potentielle de l'offre de déplacements métropolitains, au quotidien, grâce aux TER, nous paraît gigantesque. Le développement de cette offre nous paraît souhaitable et urgente, en complémentarité avec les autres modes de transports collectifs urbains et périurbains. Elle serait en totale cohérence avec les orientations d'urbanisme inscrites dans les SCOT et interSCOT – renforcement des centralités et de la multimodalité autour des gares proches du cœur des

	agglomérations, développement de pôles urbains secondaires autour des gares plus éloignées (Carbonne…). Un projet de desserte cadencée de plusieurs gares du Nord-Ouest de l'agglomération (rendu possible par la mise à 4 voies du tronçon St Jory-Matabiau) est porté par Toulouse Métropole. Il doit s'accompagner d'une gouvernance unique pour harmoniser la tarification entre tous les modes de transports collectifs. Il mériterait d'être complété par des liaisons cadencées au ¼ d'heure entre Montauban et Toulouse pour offrir une alternative à la thrombose de la circulation sur l'A62 et la rocade aux heures de pointe. Dans la situation actuelle, 75% des TER passent par la gare de Matabiau, les voyageurs TER représentant près de 50% des 10 millions de voyageurs par an qui fréquentent la gare (270 TER sur un total de 400 trains). D'après les précisions de la SNCF, le total des TER en gare devrait être de 350 par jour à l'horizon 2025 (dans l'hypothèse d'une liaison Toulouse-Paris en 3h12). Ce chiffre pourrait, bien entendu, être beaucoup plus important dans le cas d'une "montée en puissance" de l'offre, telle qu'évoquée ci-dessus (nécessitant de nouvelles coopérations financières ?). Les limites de capacité d'accueil de la gare Matabiau et de saturation de la tranchée Guilheméry semblent être de 700 trains par jour. De plus, tous les voyageurs TER n'ont pas forcément besoin d'aller jusqu'à Matabiau. La proposition du CODEV (Les ensemencements pour une métropole fertile – Décembre 2012), que nous reprenons à notre compte, d'une réorganisation du ferré dans l'agglomération avec la création de plusieurs "pôles multimodaux" connectés aux TER (St Cyprien-Arènes, Niel-St Agne, Labège-Innopole, Balma-Gramont, par exemple), nous paraît mériter d'être mise à l'étude rapidement. Avec, d'un côté, les incertitudes qui pèsent sur l'arrivée de la grande vitesse à Toulouse Matabiau et d'un autre côté, la certitude de la montée en puissance rapide de l'offre TER et des besoins de déplacements au quotidien entre pôles desservis par des gares, l'APUMP s'interroge sur la place respective des TGV et des TER dans le schéma d'aménagement de la gare. Dans l'hypothèse de non-réalisation ou de décalage dans le temps de la réalisation de celle-ci, l'APUMP insiste sur l'urgence de réaliser la mise à 4 voies de la section entre Saint-Jory et la gare Matabiau, indispensable pour le développement d'un "RER Toulousain" cadencé, sans doute étendu aux liaisons Toulouse – Montauban. Dans cette hypothèse, il va de soi que le programme du projet TESO devrait être repensé en profondeur, sans remettre en cause le besoin d'organiser un pôle multimodal d'envergure, une extension du centre-ville et une revalorisation des quartie rs riverains. Le président Christophe Sonnendrücker APUMP Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées 28, Avenue Léon Blum - 31500 Toulouse Tél : 05 34 39 23 23 contact@apump.org
1751	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : PREVOTEAU Prénom : Jean-Claude Département de résidence : 33

	commune de résidence : POMPÉJAC lieu concerné par vos observations (commune, département) Gironde, Landes, Lot et Garonne et Garonne AVIS : Je m'oppose à ce projet ruineux, dévastateur et inutile. Ce projet serait ruineux. Son coût actuellement estimé à un peu plus de 8 milliards d'euros (??) est un gaspillage insensé de ressources communes. - Les transports ferroviaires de proximité sont dans un état de plus en plus critique : retards quotidiens, suppression des trains ... . Par exemple, lors de mes deux derniers déplacements pour Paris au départ de la gare de Langon, les deux TER ont été purement et simplement supprimés ! Pour le second voyage, cela a nécessité un accompagnement en voiture à la Gare Saint Jean pour pouvoir prendre mon train au départ de Bordeaux (modification impossible du billet pour ce voyage) et pour le premier, j'ai du prendre le TGV suivant ! Dans les deux cas, aucune information n'a été fournie aux voyageurs sur les causes de ces suppressions ! Je propose qu'une partie des sommes prévues pour la construction de la nouvelle ligne soit reportées sur l'entretien et la modernisation des anciennes lignes afin d'améliorer le confort, la sécurité des usagers et l'efficacité des transports. La course au gain supplémentaire de temps grâce aux LGV est inutile : il ne concerne qu'une partie infime des utilisateurs des trains ! - La réalisation de ces lignes ferroviaires sera dévastatrice pour notre environnement. Lors de mes voyages sur Paris, je suis effaré par l'impact sur le paysage de de la construction de la nouvelle ligne Tours-Bordeaux ! Mais combien de temps allons nous pouvoir continuer à massacrer notre environnement ainsi ? Quelles en seront les conséquences pour les générations futures ? Comment concevoir une vie dans ces régions artificialisées de la sorte? Pour l'espace qui me concerne, ce sont les zones sensibles du bassin du Ciron qui vont être touchées. Ces zones sont pourtant protégées (ZNIEFF, Natura 2000) ! Mais cette protection légale semble bien trop inefficace face à cette folie dévastatrice. Je m'oppose à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux Dax et propose qu'une partie des sommes prévues pour la construction de la LGV soit utilisée pour la protection des zones de vie des régions concernées par le tracé de la nouvelle ligne. - La construction de ces deux nouvelles lignes est inutile par le peu de voyageurs concernés. Elle rejoindra ces nombreux grands travaux inutiles qui ont été réalisés depuis quelques années et qui ne rendent service qu'à peu d'usagers. Je propose qu'une partie des sommes prévue par le projet soit utilisée à revitaliser les zones concernées par le projet en relocalisant l'habitat, en redynamisant les zones intermédiaires menacées de dévitalisation, en recherchant des modes de consommation plus durables. Le projet qui nous est proposé n'est en rien un projet d'utilité publique ! Le rapport coûts / avantages retirés par la collectivité ne mérite pas ce qualificatif. Je suis donc totalement opposé à ce projet
1752	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : BOUSQUET Prénom : Gilbert Département de résidence : 82 commune de résidence : AUVILLAR lieu concerné par vos observations (commune, département) : Auvillar AVIS :

	Bonjour, Je crois qu'aujourd'hui nous ne sommes pas capable de respecter l'environnement économique local et de faire évoluer nos structures sagement dans le temps. Aujourd'hui nous ne sommes plus capables de faire rouler des trains de déserte locale. Exemple Luchon ne sera plus relié à Toulouse très prochainement, autre exemple il y a quelques temps il manquait 1 m de rail sur la voie qui relie Toulouse et Tarbes le réseaux ferré est en état de délabrement. Et à côté nous avons des projets pharaoniques qui ne visent qu'à enrichir les grands groupes du BTP sous forme de concessions comme pour les autoroutes. L'enrichissement privé au détriment du service public. Après avoir dressé un cadre général de la politique actuelle, je me suis aperçu concernant les travaux du TGV à Auvillar, une phase de forage pour les reconnaissance du sol à eu lieu et les entreprises sont venu forer en salissant les réseaux locaux de nos routes (boue partout) et en prenant de l'eau n'importe comment sur les poteaux d'incendie (derrière Atila l'herbe ne repousse pas...) A côté de chez moi ils ont tellement ouvert et fermé brusquement que cela à produit de coups de béliers sur le réseau et des fuites un peu partout. mettant ainsi le syndicat des eaux en difficulté. Voilà comment l'irrespect de l'environnement commence. Je n'ai qu'une peur c'est que cela nous coûte très cher en impôts locaux indirects (réparations des nos réseaux tel que l'eau et les routes) et qu'ensuite les terrassements profonds tarissent les puits (dont le mien) et détourne les sources. Je contemple encore ma campagne dont le paysage va disparaitre comme tant d'hectares de nature disparaissent dans l'irrespect total, un département tous les sept ans, et les choses s'accélèrent progressivement. Ce projet y participe de manière caractéristique dans la vallée du Laouset à Auvillar. A mon âge je ne me fait plus d'idées sur la nature humaine de plus en plus irrespectueuse de son l'environnement. Il est temps pour la planète que notre espèce disparaisse.
1753	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Boudoire Prénom : Lydia Département de résidence : 47 commune de résidence : Moncrabeau lieu concerné par vos observations (commune, département) : Villages du Lot-et-Garonne AVIS : Mesdames, messieurs de la commission d'enquête, il est grand temps de mettre un terme à ce projet déraisonnable "GPSO lignes nouvelles" et ce, pour trois raisons simples à comprendre : - ce projet va coûter énormément d'argent aux citoyens, aux communes et aux départements, inutilement (gagner quelques minutes pour se rendre d'un endroit à un autre, est-il bien utile? Ne perdons-nous pas le sens de la raison en voulant aller toujours plus vite ?), - alors que, les lignes actuelles pourraient être rénovées et que cela pourraient coûter 6 milliards de moins, (ce qui créerait de l'emploi, aussi bien que le nouveau projet et serait une bonne publicité pour le sud-ouest...) - 4830 hectares de terre seraient détruites, au détriment de la faune et la flore présentes (et la colère des habitants autour...). Je ne comprends pas comment ces trois arguments n'ont pas suffi à faire changer d'avis les créateurs de ce projet. J'espère que la commission d'enquête saura recueillir tous les témoignages et les écouter.

	Nous sommes bien plus nombreux à nous opposer à ce projet. Respectueusement, Lydia Boudoire
1754	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : LAMARQUE Prénom : Stéphanie Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC AVIS : Mon mari et moi même résidons sur la commune de LAYRAC depuis 8 ans. Nous avons acquis en 2011 une jolie maison en pierre au lieu dit Cantayre. Ce jour, se clôture l'enquête publique sur le tracé LGV Bordeaux Toulouse. Nous voulions vous informer de notre désaccord à ce projet pharaonique qui va engendrer des dommages au paysage ainsi qu'aux finances de l'état et des collectivités. Le coût global de ce projet est de 10 milliards d'euros pour un gain minimum de 10 minutes sur le parcours actuel? 1 Milliards la minute!! Ne trouvez vous pas cela aberrant. Dans une France ou l'on cherche la moindre économie, vouloir investir autant dans un tel projet nous parait surréaliste. Nous aimons LAYRAC, c'est pour cela que nous y vivons. Dans notre lieu dit, Cantayre, nous sommes déjà impacté par le Gers donc terrains inondables et non constructibles. Nous avons l'autoroute Bordeaux Toulouse qui passe à 200 mètres de nos maisons, nuisances sonores évidentes. Nous sommes également impactés par l'aérodrome d'AGEN, pourtant distant de 7 kilomètres car nous avons le couloir d'atterrissage au dessus de nos maisons. Nous subissons assez pour ne pas accepter le tracé H228 si proche de nos habitations. Cela suffit. Lors de la réunion publique organisée à LAYRAC par la municipalité le 18 novembre 2014, il nous a été présenté le tracé H228 Ter qui répond à toutes les demandes de RFF surtout en terme de vitesse et ce tracé impacte beaucoup moins la commune et ses habitants. Moins de nuisances, moins de maisons détruites ou impactées par le tracé H228. Si nous devons nous positionner pour l'un ou l'autre de tracé, notre choix se portera sur le tracé H228 Ter. Mais cela ne veux pas dire que nous le cautionnons aussi. Toutes ses dépenses pour quoi!! Pour 10 minutes!! Arrêtons de nous voiler la face, la France n'a pas les finances pour de tels projets.
1755	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Wine Tour Booking Prénom Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes (33) AVIS : En 2017, Bordeaux ne sera plus qu'à deux heures de Paris et tout le monde s'en félicite, sauf peut-être ceux qui voient la ligne traverser leur territoire. Alors pourquoi diantre s'offusquer de vouloir rapprocher Toulouse et Dax de Bordeaux? Veuillez bien croire que ce n'est en rien par pur égoïsme, avec pour seul objectif de laisser les nuisances aux autres ; pour preuve le trajet de la LGV ne passe pas directement sur le Sauternais, mais à une trentaine de kilomètres. Alors pourquoi ? Il s'avère que le tracé de l'ouvrage

	coupe le Ciron en 3 endroits, de même que 30 de ses affluents et 84 tributaires. On peut s'attendre également à un déboisement conséquent d'une partie de la zone…. Or, pour ceux qui ne le savent pas les vignobles de Sauternes et Barsac sont uniques au monde parce qu'ils sont totalement dépendants d'un écosystème, qui conditionne un microclimat, lequel favorise l'apparition du fameux Botrytis, qui est à la base de ces vins. Ces vignobles couvrent plus de 2000 ha, avec environs 200 producteurs. Avec la LGV, c'est la vallée du Ciron qui est gravement mis en danger, avec un impact certain sur la qualité de la ressource en eau, sur l'hydrologie et donc de l'écosystème dans sa globalité. Comment penser en effet que ces travaux ne vont pas avoir de forts impacts sur cet environnement si proche et si particulier ? Hormis à Rouen, rares sont les endroits où le brouillard tarde autant à s'éclipser, et ceci tout simplement car les eaux du Ciron sont plus froides et que la zone est boisée. On prête à John Wayne le fait d'avoir dit un jour « qu'Yquem était le Shériff de la Région, le Ciron était le Rio Bravo et l'or le sauternes » ; si l'on touche au Ciron, on risque donc de ne plus trouver de Sauternes, ni même d'Yquem… Le panorama est certes pessimiste et n'étant pas spécialiste en géologie ou hydrométrie, je ne me permettrais pas d'apporter une contribution technique. Néanmoins, je suis interloqué par le nombre de contributeurs soulevant les menaces graves qui pèsent sur ces vignobles. Qu'ils soient techniciens, œnologues ou propriétaires, tous s'accordent à dire que les travaux peuvent engendrer des répercussions catastrophiques et irrémédiables sur l'écosystème et par voie de conséquences sur ces vignobles si particuliers. Ces alertes sont d'ailleurs corroborées par deux avis récents du ministère de l'agriculture défavorable au projet présenté. Or, si l'on part du postulat que jamais, ô grand jamais, personne n'oserait prendre le risque de voir disparaitre les vins de sauternes, comment en est-on arrivé là ? Fussent-ils parisiens et non amateurs de vins, on peut penser que ceux qui ont proposé le tracé ont creusé ces points ? A moins que no n…. Parmi les contributeurs à l'enquête publique, (mais peut-être je me trompe car je n'ai pas accès à tous les documents) ce qui me frappe également c'est l'absence de « voix politiques » et la dispersion des protestataires. En effet, ce sujet fait beaucoup parler ces derniers jours dans le landerneau vino-bordelais, et parmi les personnes interrogées, personne n'a pu me dire quelles étaient les positions de nos représentants ? J'ai consulté quelques blogs de politiques influents, mais je n'ai rien trouvé. Est-ce trop tôt pour se prononcer puisque nous sommes encore dans la phase d'enquête ? Sans doute, mais la vox populi aura besoin du soutien des politiques si elle veut se faire entendre. De même donc, les voix semblent dispersés et même si le fond du discours reste le même, d'autres débats sur l'utilisation de l'argent public ou sur l'utilité d'améliorer les transports viennent polluer le discours. Il convient de s'organiser p our avoir un discours audible.
1756	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées Prénom : Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Contribution de l'APUMP à l'enquête publique sur la ligne

nouvelle (LGV) Bordeaux-Toulouse et sur les aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse (AFTN)

1 – Une contribution au débat public

L'Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées (APUMP) a pris connaissance des éléments d'information mis à la disposition du public, dans le cadre de la procédure d'enquête qui se déroule du 14/10/2014 au 08/12/2014, sur la LGV entre Bordeaux et Toulouse et sur les aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse.

Ces projets, très structurants et à fort impact, concernent les territoires du sud du Tarn-et-Garonne et du nord de la Haute-Garonne, dans la traversée de la région Midi-Pyrénées. C'est donc tout naturellement que notre association régionale d'urbanistes, préoccupée par les questions d'aménagement et de développement durable des territoires urbains et périurbains, souhaite faire part aux commissaires-enquêteurs de plusieurs réflexions et interrogations.

Par ailleurs, l'APUMP, dont plusieurs membres ont été associés à la phase de concertation préalable organisée fin 2013 par Europolia, considère que le projet Toulouse Euro Sud-Ouest (TESO), autour de la gare Matabiau, constitue le projet urbain majeur de la ville et de la métropole pour les 20 prochaines années. Il constitue aussi un projet structurant pour l'évolution des déplacements multimodaux de la métropole et de la région. Ce projet n'est pas directement concerné par la présente enquête publique, mais son programme, son dimensionnement et sa temporalité seront, pour leur part, directement impactés par les conclusions de cette première enquête publique.

Les projets de ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse, de mise à 4 voies au nord de Toulouse ou de gare Toulouse Euro Sud Ouest, interviennent dans un contexte de crise systémique (écologique, économique, sociale…) à l'échelle planétaire, posant de nombreuses questions, non résolues, sur notre modèle de développement et nos modes de vie futurs. Ils interviennent dans un contexte de renouvellement significatif des équipes municipales des territoires traversés. Ils interviennent enfin dans un contexte législatif de remise en cause du "millefeuille administratif", avec la mise en place des métropoles dès le 1er janvier 2015, le probable renforcement du rôle de la Région, en particulier dans l'organisation des transports, et la probable reconfiguration du conseil général.

Dans ces différents contextes, l'APUMP souhaite apporter sa contribution au débat public et aux débats entre collectivités, sur les choix à opérer en termes d'aménagement et de développement durable des territoires traversés. Cette contribution est cadrée par une réflexion sur l'évolution des modes de déplacements ferrés, leurs modes de financement et l'impact sur le développement et l'aménagement des territoires, en revenant sur le contexte de crise systémique.

Cette contribution prend, souvent, la forme interrogative, pour questionner ce qui nous paraît avoir le plus de sens, dans le cadre d'un urbanisme durable et participatif, pour les habitants, les usagers et l'ensemble des acteurs de la Région, des 2 départements traversés, des communes concernées et de la métropole toulousaine, ainsi que pour les riverains des quartiers directement impactés par le projet. Elle s'inscrit dans la même logique et dans la continuité des précédentes contributions de l'APUMP (voir site internet www.apump.org). Elle en reprend, ponctuellement, certains passages dont la pertinence nous paraît encore d'actualité.

2 – La grande vitesse, pour qui et pourquoi ?

Pour les décideurs de la Région Midi-Pyrénées et de la métropole toulousaine, il s'agit de faire de Toulouse une destination européenne dans un réseau de TGV transfrontaliers et de contribuer à hisser la métropole toulousaine au rang de capitale européenne. L'engagement (très fort) des collectivités pour permettre l'arrivée du TGV à Toulouse tient aussi à l'idée qu'avec la grande vitesse, le train va pouvoir concurrencer l'avion entre Toulouse et Paris (le seuil de concurrence en faveur du train ayant été fixé autour de 3 heures de trajet, de gare à gare). Elle tient encore à l'idée que réduire le temps de trajet de 2h à 1h, entre Bordeaux et Toulouse et, à terme, de 2h30 à 1h30 entre Montpellier et Toulouse (si Toulouse-Narbonne, non retenu dans le schéma ferroviaire européen, est réalisé un jour), boostera les synergies entre les 3 métropoles de l'Eurorégion Sud-Ouest.

Dès 2017, avec l'aménagement de la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux, Toulouse ne sera plus qu'à 4h de Paris et 2h de Bordeaux ! Dans le projet actuel de la ligne nouvelle, comprenant deux "gares betteraves" (ou "gares maïs" dans ce cas) implantées en plein champs, pour desservir Agen et Montauban, l'enquête publique précise que 80% des TGV s'arrêteront dans ces deux gares, mettant ainsi Toulouse à 3h30 ou 3h40 de la capitale, en fonction du nombre d'arrêts entre Bordeaux et Paris, et 1h20 à 1h30 de Bordeaux. Le seuil de concurrence train-avion entre Toulouse et Paris ne serait donc atteint (et encore, en 3h12 au lieu de 3h) que pour 20% des TGV Toulouse-Paris.

Dans la ville d'Airbus, où l'Etat vend sa participation au capital de l'aéroport à un operateur privé, avec le choix de miser sur l'accueil de très nombreuses voitures et qui sera desservi par le tramway dès 2015, avec des tarifs d'avions "low-cost" et un cadencement aérien optimal, le TGV a-t-il réellement des chances, dans ces conditions, de concurrencer significativement l'avion ? Et ceci, nous semble-t-il, malgré les arguments en faveur du train pour le confort, la possibilité d'y travailler et les arguments écologiques.

Seuls les TGV ne s'arrêtant pas à Agen et Montauban permettraient d'effectuer le trajet Bordeaux-Toulouse en une heure et Toulouse-Paris en 3h12. L'ambition de faire de Toulouse une destination européenne par le TGV, mettant Barcelone à 2 heures, ne pourra pas se concrétiser avant la mise à grande vitesse des lignes entre Toulouse et Narbonne (qui nécessitera la mise à 4 voies entre Montaudran et Villefranche).

Enfin, concernant l'attractivité touristique de Toulouse et de la région, la voiture et le car resteront les moyens de déplacement privilégiés, que ni le train à grande vitesse, ni l'avion ne peuvent concurrencer pour les familles et les groupes.

A ce stade de l'Enquête Publique préalable à la construction de la LGV entre Bordeaux et Toulouse, dans le contexte de crise systémique rappelé ci-dessus, la question, centrale, de l'utilité de gagner 15 à 50 minutes supplémentaires (pour seulement quelques trains par jour) pour la liaison avec Paris, mérite, nous semble-t-il, d'être réinterrogée. Pour qui ? Pour quoi ? Pour favoriser le développement et le rayonnement de la métropole toulousaine et de la région ? Pour hisser Toulouse au rang de capitale européenne ? Pour attirer sur le pôle de la gare Matabiau des "grands-comptes" nationaux et internationaux ?

3 – Quel coût pour chaque minute gagnée ?

Le projet d'arrivée de la grande vitesse à Toulouse repose sur un mode de financement qui nous parait très fragile (voir par ailleurs le rapport de la cour des comptes). L'ensemble des collectivités locales, même les moins concernées, ont dû s'engager à financer 1/3 des travaux de l'aménagement de la LGV entre Bordeaux et Tours, pour espérer la grande vitesse à Toulouse en 2024. Cette arrivée de la grande vitesse à Matabiau, reste conditionnée à la poursuite d'un financement solidaire entre les collectivités, pour un investissement à hauteur de 8,5 milliards d'euros, un gain de 15 à 50 minutes et pour seulement quelques trains par jour ?

De plus, le financement d'une partie du coût des travaux nécessitera probablement le recours à une procédure PPP, dont on commence à mesurer les inconvénients et les surcoûts différés sur certaines opérations. Elles font peser des incertitudes sur le coût réel, à terme, pour les Maîtres d'Ouvrage et les collectivités qui financent. Elles mettent en danger les futurs financements de la LGV à cause du recours excessif à la dette publique et elles promeuvent un système de concessions privées où les péages ne seront plus réglementés ni maitrisés par RFF ou par un quelconque établissement public. Tous ces éléments ajouteront à la fragilité financière de cette opération. D'autres arguments sont développés, dans ce domaine, par la cour des comptes.

Il nous semble que la question du seuil d'acceptabilité pour les finances locales (dans un contexte de réductions drastiques des dépenses publiques), pour les collectivités concernées et pour les contribuables, se pose réellement. Le coût de la grande vitesse se compte donc en millions d'euros par minute gagnée. Cette façon d'envisager les choses viendra inévitablement dans le débat public. Quelle collectivité mettra le premier genou à terre sur ce mode de financement ? Si une collectivité lâche, c'est tout le système de financement qui pourrait être remis en cause.

Dans ce contexte de crise économique, de fortes restrictions budgétaires pour les collectivités locales, de réformes institutionnelles qui vont rebattre les cartes des compétences de chacune d'entre-elles, l'APUMP s'interroge sur la robustesse du consensus actuel autour de l'arrivée du TGV à Toulouse en 2024, pour un coût de 200 à 500 millions d'euros par minute gagnée.

4 – Quelles conséquences pour les territoires traversés ?

La conviction que la grande vitesse était indispensable pour "booster" le développement local a conduit les collectivités et les décideurs économiques agenais et montalbanais à soutenir, chacun de leur côté, un projet de "gare betterave" (ou "gare maïs") implantée à plusieurs kilomètres de la gare actuelle. L'APUMP, au cours de débats organisés sur place, a pu mesurer la nature des impacts du projet de gare Montauban-Bressols sur les territoires et sur le développement harmonieux de l'agglomération montalbanaise :

L'accélération du temps de déplacement Bordeaux-Toulouse va se faire au détriment de millions de déplacements locaux (Nord – Sud) dans tous les territoires traversés. L'impact sur l'économie et la vie locale n'est pas suffisamment développé dans le dossier de DUP. Combien de petites entreprises et de commerces vont devoir réduire leur zone de chalandise ? Combien de familles ne vont plus avoir accès à des services de proximité ? Cette véritable fracture

territoriale, très difficilement franchissable, va s'ajouter aux coupures existantes liées aux voies SNCF, à la Garonne, au canal latéral, aux voies routières et autoroutières. Quelles mesures sont mises en place pour le franchissement de la nouvelle barrière nord-sud et l'arrivée de la LGV ? Quelles mesures liées pourraient venir aider au franchissement de la LGV mais aussi des autres barrières nord-sud. Ne faut-il pas multiplier les points de franchissements et les liaisons est-ouest ?

La présence physique, en remblai (parfois très fort) ou en déblai de la LGV, va entrainer la disparition de terres agricoles, de bois et de forêts et entrainer des ruptures dans la trame verte et bleue, en contradiction avec le Schéma de Cohérence Ecologique régional et local. Il s'agit là d'impacts très difficilement réversibles. Quelles mesures compensatoires seront à la hauteur des dégâts engendrés ?

L'impact sur les territoires agricoles, les paysages, le cadre de vie des habitants (plusieurs centaines d'habitations impactées dans un contexte de laisser-aller de l'étalement urbain), paraît, à la lecture de l'étude d'impact, extrêmement fort. Les mesures compensatoires leur rendront-elles leur attractivité ?

La réussite d'un projet urbain autour de la gare de Montauban-Bressols (décentrement de l'extension urbaine de Montauban) est loin d'être assurée (cf. études benchmarking existantes). Un tel projet nous parait aller totalement à l'encontre de toutes les politiques de lutte contre l'étalement urbain, déjà très engagé dans ce secteur. L'imperméabilisation de centaines d'hectares de très bonnes terres agricoles se ferait au détriment de la biodiversité, de la qualité des eaux, en sens inverse des engagements régionaux et nationaux en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique et contre la perte de biodiversité.

Par ailleurs, aucune réflexion coordonnée entre les agglomérations de Toulouse et de Montauban n'est engagée, à notre connaissance. Le projet montalbanais repose sur l'attractivité (en voiture) pour une partie des habitants du nord et de l'ouest toulousain, ce qui, là encore, va à l'encontre des politiques environnementales vertueuses.

L'APUMP s'étonne de la sous-estimation des impacts et des conséquences négatives (sociales et économiques) sur les territoires traversés dans le Tarn-et-Garonne, et souhaite qu'à l'avenir, les études d'impact soient réalisées par des experts indépendants du Maitre d'Ouvrage et que la culture de la contre-expertise se développe rapidement. Notre association s'étonne également du manque de maturation locale du projet de gare à Montauban-Bressols et de l'absence de concertation entre les projets toulousain et montalbanais. Le projet montalbanais ne s'organise-t-il pas pour capter des "parts de marché" de la clientèle TGV (automobilistes) des secteurs Nord et Ouest de l'aire urbaine de la Métropole ?

5 – Quels développements pour les déplacements du quotidien, par TER ?

Le réseau ferroviaire à 6 branches, en étoile, qui convergent à Matabiau avec de nombreuses gares sur chaque branche, est particulièrement favorable au développement de dessertes cadencées pour de nombreuses destinations de l'aire urbaine toulousaine.

Par rapport à la situation actuelle (12 millions de voyageurs par an / +8,5% de croissance par an à l'échelle régionale / Mise en Œuvre du Plan Rail du Conseil Régional), la marge de progression potentielle de l'offre de déplacements métropolitains, au quotidien,

grâce aux TER, nous paraît gigantesque. Le développement de cette offre nous paraît souhaitable et urgente, en complémentarité avec les autres modes de transports collectifs urbains et périurbains. Elle serait en totale cohérence avec les orientations d'urbanisme inscrites dans les SCOT et interSCOT – renforcement des centralités et de la multimodalité autour des gares proches du cœur des agglomérations, développement de pôles urbains secondaires autour des gares plus éloignées (Carbonne…).

Un projet de desserte cadencée de plusieurs gares du Nord-Ouest de l'agglomération (rendu possible par la mise à 4 voies du tronçon St Jory-Matabiau) est porté par Toulouse Métropole. Il doit s'accompagner d'une gouvernance unique pour harmoniser la tarification entre tous les modes de transports collectifs. Il mériterait d'être complété par des liaisons cadencées au ¼ d'heure entre Montauban et Toulouse pour offrir une alternative à la thrombose de la circulation sur l'A62 et la rocade aux heures de pointe.

Dans la situation actuelle, 75% des TER passent par la gare de Matabiau, les voyageurs TER représentant près de 50% des 10 millions de voyageurs par an qui fréquentent la gare (270 TER sur un total de 400 trains). D'après les précisions de la SNCF, le total des TER en gare devrait être de 350 par jour à l'horizon 2025 (dans l'hypothèse d'une liaison Toulouse-Paris en 3h12). Ce chiffre pourrait, bien entendu, être beaucoup plus important dans le cas d'une "montée en puissance" de l'offre, telle qu'évoquée ci-dessus (nécessitant de nouvelles coopérations financières ?).

Les limites de capacité d'accueil de la gare Matabiau et de saturation de la tranchée Guilheméry semblent être de 700 trains par jour. De plus, tous les voyageurs TER n'ont pas forcément besoin d'aller jusqu'à Matabiau. La proposition du CODEV (Les ensemencements pour une métropole fertile – Décembre 2012), que nous reprenons à notre compte, d'une réorganisation du ferré dans l'agglomération avec la création de plusieurs "pôles multimodaux" connectés aux TER (St Cyprien-Arènes, Niel-St Agne, Labège-Innopole, Balma-Gramont, par exemple), nous paraît mériter d'être mise à l'étude rapidement.

Avec, d'un côté, les incertitudes qui pèsent sur l'arrivée de la grande vitesse à Toulouse Matabiau et d'un autre côté, la certitude de la montée en puissance rapide de l'offre TER et des besoins de déplacements au quotidien entre pôles desservis par des gares, l'APUMP s'interroge sur la place respective des TGV et des TER dans le schéma d'aménagement de la gare. Dans l'hypothèse de non-réalisation ou de décalage dans le temps de la réalisation de celle-ci, l'APUMP insiste sur l'urgence de réaliser la mise à 4 voies de la section entre Saint-Jory et la gare Matabiau, indispensable pour le développement d'un "RER Toulousain" cadencé, sans doute étendu aux liaisons Toulouse – Montauban. Dans cette hypothèse, il va de soi que le programme du projet TESO devrait être repensé en profondeur, sans remettre en cause le besoin d'organiser un pôle multimodal d'envergure, une extension du centre-ville et une revalorisation des quartie
rs riverains.

Le président
Christophe Sonnendrücker
APUMP
Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées
28, Avenue Léon Blum - 31500 Toulouse
Tél : 05 34 39 23 23
contact@apump.org

1757	Envoyé le 08/12/2014 Nom : OTAL Prénom : Jeanne Département de résidence : 31 commune de résidence : Saint Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Rustice AVIS : Bonjour, Je suis totalement opposée à la création de cette LGV mais je suis pour la rénovation des lignes existantes pour les raisons suivantes: - Les prévisions de trafic RFF justifiant cette LGV sont erronées : on nous annonçait il y a quelques années la saturation de la ligne classique aux raisons d'une augmentation importante du fret ferroviaire, aujourd'hui les mêmes acteurs prévoient deux tiers de moins de ce type de trafic. - Les élites politiques et bien pensantes Toulousaines justifient la LGV au motif qu'une métropole comme Toulouse ne peux être écartée de la grande vitesse au titre d'un traitement équitable avec les autres grandes villes et d'un soit disant développement économique enduit par la LGV. Penser que cet essor économique annoncé serait soumis à une différence de l'ordre du quart d'heure en temps de transport entre une LGV et la mise en place de lignes existantes réaménagées relève soit du mensonge soit de l'incompétence. Un quart d'heure ce n'est pas assez pour attirer les professionnels (Avion bien plus compétitif) quant aux touristes c'est bien plus le prix du billet qui constituera un axe de motivation au transport plutôt qu'un gain de temps aussi minime. Ce choix de LGV relève plus du caprice bourgeois que de la nécessité économique. Son coût est prohibitif au regard de son intérêt de service public. La circulation urbaine et péri-urbaine de Toulouse est un cauchemar qui serait bien mieux adressé en maillant plus le territoire et ses communes environnantes via des lignes à haute fréquence locales et un raccordement aux systèmes urbain de transport tels que le métro et le tramway. En effet le service public consiste à réaliser des infrastructure servant au maximum d'usagers. Ce sont les mêmes qui demandent une LGV et qui prennent et continueront à prendre demain l'avion. - Enfin les mêmes élites oublient que ce qui fait l'attrait des régions c'est aussi leur patrimoine et leur environnement, et de ce coté là la LGV est destructrice. En effet, le village de Saint Rustice recèle un grand patrimoine gallo romain qui sera détruit ou hypothéqué à cause de cette ligne inutile. De plus le réseau des rivières alentour est en péril puisque d'un écoulement quasi normal prévu au début du projet LGV via la réalisation de viaducs on est passé à des tertres qui ne peuvent que freiner l'écoulement des eaux en cas de crue et par conséquent généré des risques accrus d'inondation. NON à la LGV, OUI à la rénovation des lignes existantes
1758	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Dalibard Prénom : Alain Département de résidence : 79 commune de résidence : Niort lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde, Landes

	AVIS : Considérant les énormes dégâts environnementaux (en premier lieu au niveau des paysages) du chantier de la LGV Tours-Bordeaux, je suis formellement opposé aux 2 projets de ligne LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. La cour des Comptes, dans son rapport du 23/04/2014, a pointé les limites de la grande vitesse ferroviaire, en particulier pour son bilan carbone très relatif. De tels projets, si coûteux écologiquement et financièrement, sont à proscrire dorénavant, si nous voulons garder une planète vivable pour tous. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ces projets ne méritent, en aucun cas, ce qualificatif. Alain Dalibard
1759	Envoyé le 08/12/2014 Nom : TASTET Prénom : Jean-Jacques Département de résidence : 33 commune de résidence : CARS lieu concerné par vos observations (commune, département) : CARS AVIS : Je m'oppose à la création de toute nouvelle Ligne à Grande Vitesse traversant le massif forestier landais et susceptible d'apporter de fortes nuisances à ce milieu.
1760	Envoyé le 08/12/2014 Nom : DOAZAN Prénom : Marie-Blandine (Jeunes Agriculteurs 31) Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Fronton, Castelnau d'Estrétefonds,Saint Rustice, Grenade, Saint Jory, Lespinasse, Fenouillet, Haute-Garonne AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête, Après lecture du dossier d'enquête publique portant sur la création d'une nouvelle ligne LGV Bordeaux-Toulouse, les Jeunes Agriculteurs de Haute-Garonne vous font part par le présent courrier de remarques et de propositions sur le projet afin que vous puissiez en tenir compte. Dans un premier temps, nous tenions à vous rappeler que l'impact d'un tel projet sur l'agriculture est important et inévitable. Cependant nous souhaitons qu'il soit minimisé au maximum possible. En effet, aujourd'hui, ce sont 13 exploitations qui sont durement touchées en Haute-Garonne et deux installation qui sont remis en cause. Dans notre contexte départemental, et en particulier sur la zone impactée par le tracé de la LGV, la pression foncière est très forte : croissance de l'agglomération toulousaine, extraction de gravats… Les hectares agricoles impactés directement et indirectement par le projet ne pourront pas être compensés dans leur totalité, d'où l'importance de les minimiser au maximum dès les premières phases du projet. De plus, le territoire agricole impacté présente un fort intérêt économique pour le secteur puisqu'il comprend une zone de production AOC, de l'arboriculture et de nombreuses parcelles irrigables. Nous sommes donc en présence de culture à haute valeur ajoutée qui

contribue largement au rayonnement de notre agriculture départementale et régionale. Rappelons que l'agriculture et l'agroalimentaire reste le premier employeur de la région Midi-Pyrénées et leader d'une balance commerciale excédentaire.
Les impacts du tracé pour les exploitations agricoles du secteur sont les suivants :

- Surface très importante de délaissés, entre l'autoroute et le projet et entre le canal latéral et le projet
- Réduction de l'aire AOC Fronton de 9ha (Haute-Garonne et Tarn et Garonne)
- Déstructuration des parcelles agricoles
- Désorganisation de la conduite des exploitations (morcellement)
- Perte de production
- Réduction de zones irriguées et rupture des réseaux d'irrigation

Face à ces impacts, nous demandons le nombre exact de SAU concerné et les mesures pour pallier à cet impact, la localisation précise des coupures du réseau d'irrigation ainsi que les mesures prises pour rétablir le réseau et compenser les pertes occasionnées. Nous demandons également que les mesures compensatoires en matière de rétablissements routiers soient approfondies, que tous les aménagements annexes soient étudiés pour consommer le moins de foncier agricole possible.

Nous souhaitons également que les ouvrages tels que les ponts soient dimensionnés correctement en fonction de leurs usages futurs. Il est indispensable de prendre en compte les contraintes relatives aux gabarits des engins agricoles avec des hauteurs de pont minimum de 4 mètres, notamment sur le chemin de la Gravette à Castelnau d'Estrétefonds, le chemin d'En Caulet entre Castelnau d'Estrétefonds et Saint Rustice, la RD47 et la RD94 à Fronton. Cette hauteur permettra à la fois le passage des engins agricoles, mais également des camions de livraison par exemple.

Concernant la digue sur la commune de Saint Rustice, son positionnement doit permettre l'accès aux parcelles. Or, selon les derniers plans sont implantation est prévue sur le chemin d'accès aux parcelles. Cela est totalement incohérent et nous demandons à ce que cela soit revu.

Nous regrettons que le dossier d'étude présenté pour l'enquête publique minimise l'impact agricole du projet avec des erreurs grossières. Aucune mention au 200ha irrigués impactés, chiffre imprécis sur les impacts sur les surfaces viticoles, et même oubli des surfaces agricoles de la commune de Castelnau d'Estrétefonds ! Comment de telles erreurs sont-elles possible à ce niveau d'étude du projet ? Nous demandons une révision et une correction du dossier d'étude afin qu'il reflète la réalité des impacts sur le secteur agricole.
Enfin, il ne faut pas oublier l'emprise du projet sur les terres agricoles lors de la phase de travaux qui elle aussi sera très importante et néfaste pour le secteur agricole. Il est nécessaire de clarifier les conditions d'utilisation des occupations temporaires mais également les conditions de remise en état des parcelles après les travaux.

Face à tous ces éléments, les Jeunes Agriculteurs de Haute-Garonne, dont l'ambition première est de favoriser le renouvellement des générations en agriculture, sont inquiets du manque de considération de l'activité agricole dans le dossier d'étude concernant la LGV Toulouse-Bordeaux. Deux installations sont d'ores et déjà remises en

	question par le tracé de la LGV. Mais à l'avenir, comment des exploitations coupées en deux par une LGV, dont les réseaux d'irrigation ont été coupés, ou dont une partie des surfaces en AOC ont été rayées de la carte pourront attirer des jeunes pour les reprendre ? Voici donc une synthèse de nos remarques et demandes détaillées ci-dessus : - En l'état actuel, le tracé de la ligne LGV en Haute-Garonne n'est pas satisfaisant au regard de l'emprise sur l'agriculture du secteur. - Le dossier de l'enquête publique comporte beaucoup trop d'erreurs sur les données agricoles. Cela doit être corrigé. - Etre précis sur les rétablissements et les aménagements annexes, en prenant en compte nos remarques (emplacement des digues, hauteur des ponts…) pour limiter la gène sur l'activité agricole. - Clarifier les conditions d'occupation temporaire pendant les travaux et les remises en état des parcelles concernées. Dans l'attente d'une prise en compte réelle de nos remarques, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, nos salutations distinguées. Guillaume DARROUY Marie-Blandine DOAZAN Secrétaire Général Présidente des Jeunes Agriculteurs 31 des Jeunes Agriculteurs 31 Qui sommes-nous ? Jeunes Agriculteurs est un syndicat agricole professionnel composé de jeunes âgés de moins de 35 ans. Notre réseau départemental rassemble près de 250 adhérents, animés par un esprit de solidarité et de convivialité. Nos objectifs sont de défendre les intérêts des jeunes agriculteurs et de favoriser l'accès au métier d'agriculteur pour assurer le renouvellement des générations en agriculture.
1761	Envoyé le 08/12/2014 Nom : GESTA Prénom : JEAN PHILIPPE Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT MEDARD EN JALLES lieu concerné par vos observations (commune, département) : PRECHAC GIRONDE AVIS : Bonjour, Détruire un tel milieu naturel pour faire gagner quelques minutes à coup de millions d'Euros c'est purement et simplement un scandale. J'ai grandi dans ce coin, préservé, naturel... Mes parents ont mis leurs vies, leurs économies dans leur petit paradis que vous allez dénaturer et de quel droit ? Déjà l'autoroute à Captieux qui a couté une fortune pour un résultat bien en dessous des espérances preuve en est que le besoin n'existait pas. Par contre le milieu naturel, la faune et la flore en ont payé les frais. Maintenant une LGV dont personne ne veut, hormis quelques lobbies... Savez vous que des familles ont tous leurs souvenirs, leur histoire dans ce joli coin... Tout est contre vous ? Le milieu naturel détruit, les vins de sauternes dénaturés, les vignobles sacagés, notre nature n'est pas un jouet... Laissez donc tranquille ce poumon de nos villes et utilisez les voies existantes ! Nous n'avons plus d'argent dans les caisses alors soyez raisonnables,

	écoutez les gens qui vous élisent sinon la situation pourrait devenir vraiment trés compliquée... N'y a t il pas meilleur usage de notre argent ? Je serais un des premiers à vous "combattre" si ce projet venait à devenir concret. Cordialement,
1762	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : ROUSSEAU Prénom : JOSETTE Département de résidence : 40 commune de résidence : Saint Paul Les Dax lieu concerné par vos observations (commune, département) : l'ensemble du tracé : département 33, 40, 32... AVIS : Je suis opposée à la création d'une nouvelle ligne et suis pour l'amélioration du réseau existant. Ce projet INUTILE est un gouffre financier, destructeur de l'environnement. Rapport de la Cour des Comptes – avril 2008 : En l'absence de vision à long terme, l'état d'une partie du réseau ferroviaire français est préoccupant. Les investissements ont été réalisés au profit de la création de nouvelles lignes au détriment de l'entretien du réseau. Il vaudrait mieux rénover les aiguillages, dont certains datent de 1914, au lieu de construire des LGV : déclaration de Mr C. Descheemaker, membre de la cour. Rapport MARITON (Schéma National des Infrastructures de Transport) mai 2011 Regrette la part trop grande faite à la création de nouvelles infrastructures au détriment de la rénovation de l'existant. Assises du ferroviaire – décembre 2011 : La question du devenir du modèle économique du TGV est posée. La vétusté du réseau affecte de plus en plus la qualité du service. Le déséquilibre du secteur atteint globalement de 1 à 1,5 Md€ par an (hors infrastructures nouvelles). La priorité absolue doit être donnée à la rénovation du réseau existant. Rapport Cour des Comptes - juillet 2012 : La Cour s'interroge sur l'ampleur de la création de nouvelles LGV, non soutenable budgétairement, dont la rentabilité financière, la rentabilité socio économique et l'intérêt environnemental ne sont pas établis. Priorité doit être donnée à la modernisation et à la rénovation du réseau existant. Rapport BIANCO avril 2013 : Une priorité absolue doit être donnée au retour à l'équilibre et à la stabilisation de la dette, à la rénovation du réseau existant pour améliorer la qualité du service des trains de la vie quotidienne qui concernent 90% des voyageurs. Commission « mobilité 21 » rapport DURON – juin 2013 S'agissant de la liaison nouvelle Bordeaux-Hendaye, les conditions de saturation qui sous-tendent sa réalisation ne devraient pas justifier un engagement des travaux avant 2030 LE SYSTEME FERROVIAIRE EN CHIFFRES LE RESEAU 30 000 km de lignes dont 2000 km LGV et 600 km en cours de construction LE TRANSPORT DE VOYAGEURS 12 000 trains de la vie quotidienne chaque jour (TET- TER – Transilien) 800 TGV en circulation chaque jour 90 % des usagers utilisent un train de la vie quotidienne La clientèle TGV représente moins de 7 % de la clientèle du

	ferroviaire LE TRANSPORT DE MARCHANDISES 32 millions de tonnes par kilomètre en 2012 Baisse de 30 % du trafic en 10 ans Le fret ferroviaire = 10 % du trafic de marchandise contre 85 % pour le routier FINANCES DU FERROVIAIRE DETTE : 45 milliards d'euros en 2013 dont 8 milliards pour la SNCF RECETTES Voyageurs chargeurs subventions DEPENSES Personnels, charges, investissements, impôts DEFICIT ANNUEL 19,5 milliards d'euros /an 21 milliards d'euros / an 1,5 milliards d'euros Les subventions étatiques s'élèvent à 13 milliards d'euros / an 1,7 milliards d'euros / an pour la rénovation du réseau Le déficit se creuse tous les ans de 2 milliards d'euros, sans tenir compte des projets de lignes nouvelles BORDEAUX DAX et BORDEAUX TOULOUSE (sources : rapport BIANCO avril 2013, commission mobilité 21 juin 2013) Vous en voulez encore vous ???
1763	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : 40 220 lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes (Dax) et Haute Garonne (Toulouse) AVIS : JE SUIS OPPOSEE à ce projet qui détruira les espaces naturels, ce patrimoine vert que nous devons protéger pour les générations futures, de plus la ligne actuelle n'est utilisée qu' à 25% de ses capacitées. Le financement n'est pas abouti, n'est pas connu. Encore un grand projet inutile,destructeur et coûteux !
1764	Envoyé le : 08122014 Nom : COSTES Prénom ; Jean-Louis Département de résidence : 47 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot-et-Garonne AVIS : Contribution de M. Jean-Louis Costes, député de Lot-et-Garonne Le contexte dans lequel le projet a été initié a largement évolué, en particulier du fait de la crise économique de 2008 et des années suivantes. Le coût global des deux nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est aujourd'hui évalué à 8,3 milliards

	d'euros. Dans une situation budgétaire particulièrement tendue, pour l'État, les collectivités locales et RFF, on peut légitimement s'interroger sur la capacité des différents financeurs à assumer une charge aussi lourde. Diverses collectivités, dont par exemple le Conseil général de Lot-et-Garonne, ont d'ailleurs déjà manifesté leur incapacité à participer au financement du projet au niveau attendu. Dans ce cadre, il semblerait judicieux d'envisager sérieusement les autres options existantes qui permettraient d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers sans pour autant peser de façon insoutenable sur les contribuables. Ainsi, concernant la ligne Bordeaux-Toulouse, des études alternatives ont montré que des aménagements de la ligne existante pourraient apporter un gain de temps approchant celui obtenu par la LGV pour un coût très largement inférieur. Cette modernisation constituerait une réponse suffisante et adaptée aux besoins des usagers, dans la mesure où elle intégrerait des travaux visant à fluidifier les accès à Bordeaux et à Toulouse. Il convient, dans tous les cas, de ne pas délaisser les réseaux existants dans l'attente d'un projet de LGV dont il n'est pas possible de savoir quand il se concrétisera, ni même s'il sera possible un jour. Par ailleurs, si, malgré tous les points qui interrogent aujourd'hui sur sa pertinence, ce projet devait se réaliser, il est indispensable de défendre l'objectif de désenclavement et de développement économique qui en est officiellement à l'origine. Il serait ainsi inimaginable que des territoires comme le Lot-et-Garonne soient traversés de part en part par une ligne qui ne s'arrêterait pas à Agen. Les Lot-et-Garonnais subiraient les désagréments liés au nouveau tracé (et ils sont nombreux) et les hausses d'impôts induites par la participation des collectivités au financement du projet, mais ne bénéficieraient d'aucun des avantages supposés. Pire encore,, l'accès au TGV s'éloignant, notre territoire deviendrait plus enclavé encore. La LGV Bordeaux-Toulouse ne saurait en aucun cas se faire sans arrêt en gare d'Agen. De plus, cette gare devant être délocalisée du fait du nouveau tracé, une attention particulière devrait être portée au raccordement entre la nouvelle gare LGV et le réseau existant. En effet, le nord-est de notre département est uniquement desservi par la ligne TER Périgueux-Agen, avec deux arrêts principaux à Monsempron-Libos et Penne d'Agenais. Pour les Fumélois et les Villeneuvois, il serait impensable que la liaison soit interrompue et que les passagers des TER arrivant en gare d'Agen centre soient contraints d'emprunter une navette vers la gare LGV. Il conviendrait donc de prévoir un raccordement rail sans rupture de transport entre la ligne TER et la gare LGV d'Agen. En tout état de cause, il est nécessaire de tenir compte des territoires qui, s'ils ne sont pas traversés par la ligne LGV telle qu'envisagée, pourraient bénéficier positivement ou négativement du projet en fonction de la manière dont celui-ci serait mené.
1765	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Rousseau Prénom : Julie Département de résidence : 40 commune de résidence : Saint Paul Les Dax

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : l'ensemble du tracé : département 33, 40, 32... AVIS : Je suis fermement opposée à la création d'une nouvelle ligne à grande vitesse. L'amélioration du réseau existant doit avoir notre préférence. Ce projet est un Grand Projet Imposé Inutile : GPI2 ! Rapport de la Cour des Comptes – avril 2008 : En l'absence de vision à long terme, l'état d'une partie du réseau ferroviaire français est préoccupant. Les investissements ont été réalisés au profit de la création de nouvelles lignes au détriment de l'entretien du réseau. Il vaudrait mieux rénover les aiguillages, dont certains datent de 1914, au lieu de construire des LGV : déclaration de Mr C. Descheemaker, membre de la cour. Rapport MARITON (Schéma National des Infrastructures de Transport) mai 2011 Regrette la part trop grande faite à la création de nouvelles infrastructures au détriment de la rénovation de l'existant. Assises du ferroviaire – décembre 2011 : La question du devenir du modèle économique du TGV est posée. La vétusté du réseau affecte de plus en plus la qualité du service. Le déséquilibre du secteur atteint globalement de 1 à 1,5 Md€ par an (hors infrastructures nouvelles). La priorité absolue doit être donnée à la rénovation du réseau existant. Rapport Cour des Comptes - juillet 2012 : La Cour s'interroge sur l'ampleur de la création de nouvelles LGV, non soutenable budgétairement, dont la rentabilité financière, la rentabilité socio économique et l'intérêt environnemental ne sont pas établis. Priorité doit être donnée à la modernisation et à la rénovation du réseau existant. Rapport BIANCO avril 2013 : Une priorité absolue doit être donnée au retour à l'équilibre et à la stabilisation de la dette, à la rénovation du réseau existant pour améliorer la qualité du service des trains de la vie quotidienne qui concernent 90% des voyageurs. Commission « mobilité 21 » rapport DURON – juin 2013 S'agissant de la liaison nouvelle Bordeaux-Hendaye, les conditions de saturation qui sous-tendent sa réalisation ne devraient pas justifier un engagement des travaux avant 2030 LE SYSTEME FERROVIAIRE EN CHIFFRES LE RESEAU 30 000 km de lignes dont 2000 km LGV et 600 km en cours de construction LE TRANSPORT DE VOYAGEURS 12 000 trains de la vie quotidienne chaque jour (TET- TER – Transilien) 800 TGV en circulation chaque jour 90 % des usagers utilisent un train de la vie quotidienne La clientèle TGV représente moins de 7 % de la clientèle du ferroviaire LE TRANSPORT DE MARCHANDISES 32 millions de tonnes par kilomètre en 2012 Baisse de 30 % du trafic en 10 ans Le fret ferroviaire = 10 % du trafic de marchandise contre 85 % pour le routier FINANCES DU FERROVIAIRE DETTE : 45 milliards d'euros en 2013 dont 8 milliards pour la SNCF RECETTES Voyageurs chargeurs

	subventions DEPENSES Personnels, charges, investissements, impôts DEFICIT ANNUEL 19,5 milliards d'euros /an 21 milliards d'euros / an 1,5 milliards d'euros Les subventions étatiques s'élèvent à 13 milliards d'euros / an 1,7 milliards d'euros / an pour la rénovation du réseau Le déficit se creuse tous les ans de 2 milliards d'euros, sans tenir compte des projets de lignes nouvelles BORDEAUX DAX et BORDEAUX TOULOUSE (sources : rapport BIANCO avril 2013, commission mobilité 21 juin 2013) Le développement du système TGV date des années 70. A cette époque, le lancement du système avait un double but : - D'abord, irriguer le territoire national par un réseau modernisé de chemin de fer, s'inscrivant dans une perspective volontariste d'Aménagement du Territoire. - Ensuite, mettre ce réseau en position d'alternative à la tentation de développement d'un Réseau aérien qui aurait mis les principales métropoles du territoire national à quelques heures de la capitale. Comme on le voit, c'est une vision « hyper-centralisatrice », celle qui a dominé pendant le XIXe siècle et les trois quarts du XXe siècle. Ces deux finalités ont eu pour effet, par leur logique de modernisation et d'aménagement du territoire, de conduire les écologistes des décennies 70-80 à juger « acceptable » le système TGV, malgré les problèmes déjà perceptibles et déjà analysés à l'époque. Géographes et économistes discutent encore du résultat de la première option. Elle a été reconnue comme positive de façon générale, à partir des hypothèses de départ, et ce n'est que quelques décennies plus tard (disons en gros à partir de 2000) que le principal effet négatif a été mis en évidence, un effet lié très étroitement au facteur vitesse. Comme prévisible, le système a polarisé positivement les extrémités des lignes : en général, des métropoles régionales, aux dépens des pôles urbains intermédiaires sur lesquels les lignes, par définition, faisaient l'impasse. Tout autant pour des raisons de capacité des lignes que de sécurité, la grande vitesse à la française (>250 km/h) ne supporte pas le partage des lignes avec des convois lents, malgré les affirmations de ses défenseurs. Il n'existe aucun cas de ce genre en France. Cela ne serait possible qu'avec des vitesses telles que celles pratiquées par nos voisins européens. Cette vitesse élevée impose également une distance de séparation des voies1 un peu plus importante que sur les lignes classiques afin de limiter les effets de souffle lors des croisements. Ceci a conduit à vouloir créer systématiquement des lignes nouvelles dédiées à la grande vitesse plutôt que de réutiliser le réseau existant. Compte tenu des contraintes de pente et de courbure imposées par la grande vitesse d'exploitation recherchée, la construction de lignes nouvelles à grande vitesse occasionne des dommages environnementaux très importants et totalement irréversibles sur leur tracé, et impose des contraintes très lourdes (altération des paysages, coupures de voirie, bruits et vibrations, dépréciation du foncier) aux nouveaux riverains qui, des lignes nouvelles, ne subissent que les inconvénients. En effet, non seulement ils ne bénéficient pas de la desserte 1 Entraxe porté à 4,50 m pour une LGV prévue pour 350 km/h contre 4,20 m pour une LGV à 300 km/h ou 3,72 m, 3,67 m ou même parfois moins, sur le réseau classique.

par TGV qui sera réservée aux métropoles situées aux extrémités des lignes, mais encore ils perdent la qualité du service jusque là offert par le réseau classique puisque les efforts financiers très importants consentis en direction des lignes nouvelles se traduisent systématiquement par un abandon progressif des lignes qui assuraient la desserte fine des territoires.
Aujourd'hui, les Régions ont pris le relais pour les dessertes locales, Le système des TER s'efforce de compenser non sans difficultés la polarisation des villes extrêmes. Mais c'est une des raisons qui a soulevé peu à peu, et de plus en plus vigoureusement, une profonde remise en cause des LGV par les populations régionales, réduites à voir passer les trains - comme les vaches…
RFF reste totalement sourd à ce questionnement, au nom des données de rentabilisation des lignes, et refuse de prendre en considération le nécessaire équilibre entre les divers pôles d'un territoire.
Quant à la deuxième problématique (concurrence de l'avion), tout le monde convient que c'est plutôt une réussite. Il a fallu attendre l'essor des compagnies low cost, dont le principe est de faire appel aux subventions régionales, pour voir décoller quelques lignes aériennes qui ne pourraient vivre sans elles. Toutefois, ces vols ne sont la source que de 3% des émissions de GES dues aux transports, à rapprocher des 85% générés par les transports routiers -dont plus de la moitié par les voitures particulières, sur des trajets trop courts pour être captés par les TGV.
Le train est cher et il n'y a pas que la vitesse qui rentre en ligne de compte dans le choix du moyen de transport. Si, pour amortir les investissements lourds de lignes nouvelles, et en raison des exigences européennes, le prix du billet de TGV augmente encore, l'avion a encore de beaux jours devant lui, jusqu'à l'augmentation fatale du prix de l'énergie qui ne saurait tarder…
Concernant le report modal de la route au rail, il importe de ne pas tirer prématurément des conclusions. D'abord concernant la voiture : elle est assez peu utilisée sur les trajets desservis par les TGV. Parmi ceux qui font ce choix, quels sont ceux qui changeront pour le train quand celui-ci mettra une heure de moins grâce à la LGV alors que cela leur coûtera plus cher ? A l'inverse, l'abandon des dessertes locales a plutôt tendance à jeter sur les routes des gens qui auraient pris le train…
Concernant le fret routier, on voit ce qui en est avec la baisse continue du fret ferroviaire et le développement de la branche transport routier de la SNCF depuis qu'on fait des LGV…
Au final, un bilan bigarré, qui a pendant plusieurs décennies marqué une sorte d'étape jugée positive du réseau ferré français. Il faut noter au passage que les gouvernements successifs ont également compté sur les gigantesques chantiers que sont les LGV pour soutenir le secteur du BTP et l'emploi qui l'accompagne. Que cet emploi soit très largement sous-traité à des sociétés étrangères n'a pas posé de problème moral aux maîtres d'ouvrages…
2.- Ce bilan est aujourd'hui remis en cause, pour plusieurs raisons. On vient de le voir, un des points clés de la « doctrine TGV » était le gain de temps et de mobilité. Cette base était justifiée par le report modal de l'avion et de la route vers le rail que l'on en espérait.
Il suffit d'examiner les chiffres pour constater que le report modal n'a été que limité. Même si on tient compte des « accidents » qu'entraînèrent des événements comme le 11 Septembre new-yorkais ou, plus proche de nous, l'actuelle « crise économique », avec un ralentissement du transport aérien, les autres modes ont tenu bon. Il suffit de voir le « toujours plus de camions et de bagnoles », et la croissance du transport aérien, pour se rendre compte que le TGV n'a tenu ses promesses sur ce point qu'à la marge.
Evidence aussi, que la persistance de la construction d'autoroutes. Ce n'est pourtant pas faute d'affirmations péremptoires lors des

Grenelles. Mais les Aquitains sont bien placés pour mesurer ce que valent les serments de nos grands élus (A 65, A 63, A 650, etc). Et le « mur de camions » de l'A 10 n'est pas un mythe, mais une triste réalité.

2.1. Changement climatique et biodiversité

Depuis les deux décennies qui ont vu le succès immédiat des TGV, de nouvelles données sont venues se combiner pour sonner l'alarme sur les grands équilibres écologiques de la planète. C'est de fait une crise écologique majeure qui s'est ainsi développée.

Un des dangers qui pèsent sur la planète aujourd'hui est en effet le changement climatique dont le volet anthropique est dû pour l'essentiel aux transports, à la production d'énergie, à la déforestation et à l'artificialisation des sols agricoles. Les rapports successifs de l'ONERC ont montré combien ce problème doit être pris en charge sans traîner par la communauté internationale. Et l'économiste N. Stern a montré (et il persiste dans ses toutes dernières interventions) combien tout retard à agir se paierait financièrement de façon très lourde.

Le Protocole de Kyoto a été la première étape de cette prise en charge. Mais on sait clairement aujourd'hui que la tâche prioritaire est d'aller plus loin, et de véritablement décarboner les économies. Certains en ont profité pour essayer de faire passer à cette occasion l'énergie nucléaire (via l'électricité) comme « propre », mais les écologistes (voir les « Cahiers » de Global Chance) ont montré que le bilan du nucléaire est bien moins bon que celui qu'assurent ses promoteurs. Et nombre de problèmes, qui sont autant d'impasses, grèvent aussi cette voie : danger d'accident, rejets en continu, problème non résolu - voire insoluble - des déchets, problème enfin de la ressource.

Un autre paramètre se révèle aujourd'hui potentiellement lourd de danger : la communauté scientifique ne peut que constater l'accélération de la perte de la biodiversité. Essentiellement en raison des activités humaines : déforestation massive, alors que les forêts - la biomasse plus généralement - constituent un des meilleurs stockages naturels du carbone, artificialisation des territoires naturels par l'urbanisation et la construction d'infrastructures, fragmentation et cloisonnement définitif avec perte d'habitats, atteinte aux équilibres des écosystèmes marins, alors que les océans sont un des grands « pièges » à carbone. On ne peut donc que constater la convergence entre ces deux impératifs : décarboner les économies, et protéger ou restaurer la biodiversité.

2.2.- La vitesse, un facteur à reconsidérer...

La donnée de base des LGV, c'est la vitesse. Aujourd'hui, les TGV circulent à environ 300 kmh. Le « modèle » de demain, l'AVC, est prévu pour circuler à environ 360 kmh. Si on peut comprendre, sinon admettre, la fascination des ingénieurs pour la vitesse, au début de « l'ère » des TGV, on ne peut éviter de poser la question de la Grande Vitesse dans le contexte de la crise écologique et climatique actuelle.

Sachant que le coût énergétique de la traction croît en gros proportionnellement au carré de la vitesse, et que ce coût doit être traduit en équivalent carbone (ce n'est hélas pas demain qu'on fera rouler des TGV avec les énergies renouvelables), on ne peut que constater que la Grande Vitesse est un facteur aggravant du changement climatique, d'autant que la solution adoptée – la construction systématique de lignes nouvelles dédiées – se traduit par un bilan carbone désastreux, via une large déforestation et/ou la mise à mal de vastes territoires agricoles, amputant d'autant la capacité de stockage de CO_2 par la végétation et par une perte de biodiversité tout aussi problématique, pour ne rien dire de la perte de capacité de production alimentaire, compte tenu de la destruction et de la fragmentation des territoires. C'est en particulier le cas

en Aquitaine, tant avec l'A 65 qu'avec les tracés projetés des LGV Bordeaux-Espagne et Bor
deaux-Toulouse.
Pour autant, il n'est certes pas question, en terme de progrès, de revenir aux allures des tortillards des années 40. Mais il nous semble indispensable aujourd'hui de « lever le pied », et d'accepter de définir un compromis entre les 300 km/h du TGV et les 100 km/h des trains du passé c'est-à-dire une vitesse assez élevée pour intégrer les progrès technologiques de base, mais de façon limitée pour ne pas aggraver les déséquilibres climatiques et énergétiques. Il nous semble, à la SEPANSO, qu'une vitesse de l'ordre de 220 km/h, telle que pratiquée sur le réseau à grande vitesse de nos voisins européens et pratiquée d'ailleurs en France sur les grandes lignes « non-LGV », pourrait constituer un compromis acceptable.
2.3.- Respect de la biodiversité et tracés des LGV
Comme on l'a vu en introduction, la grande vitesse à la française (300 km/h et plus) exige la construction ex nihilo de lignes nouvelles dédiées. Ceci s'accompagne de la recherche de nouveaux tracés, qui sont choisis, la plupart du temps, non en fonction de la géométrie et des contraintes physiques des territoires, mais en fonction du coût des acquisitions foncières à effectuer et de la densité de population impactée, synonyme de capacité d'opposition. C'est ainsi que plutôt que chercher à suivre les corridors existants, plus courts, RFF a choisi délibérément de faire passer ses lignes nouvelles du projet GPSO dans les derniers grands espaces encore préservés et non fragmentés d'Aquitaine, suivant en cela le très mauvais exemple donné par les constructeurs d'autoroutes. C'est d'autant plus inadmissible que ces espaces présentent la double caractéristique d'être forestiers, donc de participer à la capture du CO2 atmosphérique, de préserver la qualité de la ressource en eau, et d'être encore préservés et riches en biodiversité floristique, faunistique et d'habitats.
Dans ce contexte, ces tracés hautement destructeurs qui ont la préférence de RFF et des décideurs sont totalement inacceptables. La SEPANSO s'est largement expliquée là-dessus. On soulignera que pour des raisons techniques, ces lignes ne sont même pas susceptibles d'être jumelées avec les autoroutes A62 ou A65 et constitueraient une seconde saignée quasi parallèle.
Ce n'est pas la parodie de consultation de RFF, dans le cadre des GPSO, qui a pu faire illusion. Et ces choix, sacrifiant des milliers d'hectares de forêt et impactant de façon irréversible de nombreuses zones naturelles irremplaçables, dont plusieurs sites Natura 2000, ont laissé un goût amer aux populations concernées, qui ont pu constater à quel point leurs souhaits étaient comptés pour du beurre.
De là la montée de la colère dans la région, les assistances de plus en plus nombreuses lors des manifestations d'opposition ; de là la « Charte d'Hendaye » et la participation, en nombre de plus en plus sensible, d'élus locaux à l'écoute des populations.Cette révolte n'est pas le fruit d'un quelconque travail de sape des ONG mais la conséquence du mépris scandaleux avec lequel RFF a traité les objections, suggestions et propositions diverses qu'ont apporté, de façon parfaitement constructive, au cours des débats publics, lesdites ONG, les élus de terrain et les populations concernées. Mais comme on sait, il est plus facile d'accuser son chien d'avoir la rage que de chercher à comprendre pourquoi il grogne.
Ajoutons, et c'est une situation à propos de laquelle les associations interpelleront Bruxelles, que le programme initial de l'UE, dit TEN-T2, prévoyait en clair que les tracés des nouvelles LGV devaient se situer « au plus près de l'existant », sans ouverture de nouveaux corridors. C'est ce que les associations n'ont cessé de réclamer à propos de la LGV-SEA, rappelant que la voie directe vers l'Espagne avait vu s'y établir de nombreux records de

vitesse de la SNCF, qu'elle est plus courte de près de 60 km que le tracé arrêté, et que de plus, le « recyclage de l'existant » aurait permis de desservir la zone d'habitat dense du Bassin d'Arcachon et le secteur d'Orthez. Le même « recyclage » aurait permis, sans difficultés majeures, un tracé du projet Bordeaux-Toulouse à un coût moindre, et avec une moindre atteinte à la biodiversité.
De tout cela, après les arbitrages de RFF, il ne reste rien qu'un immense gâchis dans le pan le plus intact de la forêt landaise et la mémoire d'un arbitraire méprisant, qui soulève désormais la colère à peu près partout. La « Charte d'Hendaye », c'est cela.
3.- Finances, finances
Le communiqué de presse3 de la FNAUT du 29 Janvier 2010 et la tribune libre intitulée « L'extension du réseau des LGV est nécessaire » publiée le jeudi 18 février 2010 dans le journal Sud-Ouest sous la plume du président de cette fédération font rappel du rapport Mathieu-Pavaux (2003) pour affirmer qu'en terme de concurrence avion-rail (une finalité, ainsi qu'on l'a rappelé en introduction acceptée au début des programmes TGV par les ONG), on en serait à peu près à la moitié. On aimerait bien que nos collègues tiennent compte de ce que 7 années sont passées depuis ce rapport, tandis que se développaient des lignes low-cost, grâce aux subventions des diverses collectivités territoriales et autres CCI (qui, au prétexte d'un développement économique qui reste à prouver, portent à la fois les projets de LGV, d'autoroutes et de terminaux aéroportuaires). Ces lignes s'efforcent d'exploiter quelques liaisons jugées « rentables » après
subvention, mais non sans inconvénient pour les collectivités, soumises de ce fait à un chantage permanent4.
A noter qu'une étude de l'institut Sweden Nature's Associates5 vient de paraitre : cette étude explique que les émissions de CO2 produites par la construction d'une LGV nécessitent de très importants transferts de trafic de la route et de l'avion pour justifier le bilan CO2. Cela ne devrait donc être réservé qu'aux lignes à très fort trafic. Le même rapport préconise plutôt l'amélioration des voies existantes.
Il faut ajouter à cela qu'il en est de même du coût économique que du coût carbone. Seules sont « rentables » les lignes à très fort trafic. Dans le cas qui nous concerne, Tours Bordeaux
2 À l'horizon 2020, le Réseau Trans Européen de Transports (RTE-T) devrait compter 89 500 km de routes et 94 000 km de voies ferrées, dont quelques 20 000 km de lignes à grande vitesse pouvant autoriser la circulation de trains à une vitesse d'au moins 200 km/h. (source document débat public 2006)
3 http://www.fnaut.asso.fr/index.php/toute-actualite/39-communiques-presse/178-reponse-aux-anti-tgv.html
4 Le Monde 13 mars 2010 « Les collectivités locales soumises à un chantage permanent » par Bertrand Bissuel.
5 http://istep2009.cedex.es/downloads/5-Kageson.pdf

le serait peut-être, mais sans doute pas Bordeaux Toulouse et encore moins Bordeaux Espagne….
Or la récente crise est passée par là et un certain nombre des liaisons aériennes susceptibles d'être concurrencées par les LGV ont été supprimées, au grand dam des collectivités qui les subventionnaient et des populations qui en constituaient les cibles privilégiées. On aimerait bien aussi qu'avant d'accuser les ONG de saboter le principe de liaisons ferroviaires indispensables, nos amis de la FNAUT établissent clairement la liste des liaisons qui pourraient être gagnées par le TGV aux dépens des compagnies aériennes low-cost. Car ces liaisons se sont raréfiées. Alors aujourd'hui, quelle est la situation ?
D'autre part, nul n'ignore la situation financière dramatique de la SNCF en raison de la croissance des péages et du retard croissant

dans l'entretien du réseau, dont tout le monde connaît aujourd'hui l'état déplorable. De même, nul n'ignore non plus la dette abyssale de RFF. Les problèmes de maintenance, l'usure accrue des rails, de l'alimentation et des caténaires qui croissent avec la vitesse sont trop rarement évoqués. Pourtant ceux qui voyagent et qui en font les frais soulignent que les petites minutes gagnées par une LGV semblent parfois dérisoires lorsqu'ils les comparent aux retards affichés par la SNCF.
En tout cas, au niveau financement, il faut noter que l'Etat demande aux régions et autres collectivités de participer au financement alors que sur un réseau international ou national mais non régional, ce n'est pas de leur compétence.
A noter également que la FNAUT met en avant l'argument du 3ème aéroport parisien pouvant être évité grâce aux LGV. Mais paradoxalement Paris et l'Ile de France qui seraient les premiers bénéficiaires de l'opération, ne paieraient pas 1 seul euro, contrairement aux régions qui en subissent les dégâts… L'importance du sommeil des riverains de Roissy est-elle donc supérieure à celle des riverains des LGV ?
C'est que la construction de 2000 km de LGV pèse lourd en milliards d'€, des milliards qu'il serait probablement indispensable d'affecter en priorité à la remise à niveau du réseau. Est-il besoin de rappeler le nombre d'anomalies constatées sur celui-ci, les caténaires arrachées, les ballasts défaillants, l'obligation de ralentissement des vitesses moyennes, etc. ?
Tout ça pour gagner quelques dizaines de minutes de trajet entre deux extrémités de LGV devenues des terminus de prestige, aux dépens de toutes ces villes traversées sans desserte…
D'autre part, écrire que si l'argent des LGV ne se portait pas sur ces programmes de LGV, il irait forcément sur « les projets routiers ou autoroutiers concurrents » part d'un présupposé : qu'il n'existe aucune instance d'arbitrage politique capable de modifier les choix d'aménagement. Or c'est bien de choix politiques essentiels qu'il s'agit là, et la responsabilité en revient au gouvernement.
N'y a-t-il pas là matière à débat, quand toutes les données du problème sont posées sur la table et que, contrairement à ses engagements, l'Etat n'a pas assumé le désendettement de la SNCF, comme il s'y était engagé lors de la création de RFF en 1997 ? Est-ce une façon adéquate de répondre à ce que, en son temps, on a appelé « l'Aménagement du Territoire » ?
Pour conclure.
Ces projets sont une conséquence d'une vision figée, datant de quelques décennies en matière d'aménagement du territoire par ceux qui la professent et qui ont avalé sans hoquet la tarte la crème que fut l'argument suprême des aménageurs d'autoroutes, de LGV, de ronds-points, de contournements, d'aéroports, bénis par leurs supporters politiques : le « désenclavement », lequel, appliqué aux LGV, n'a concerné, lorsqu'il existait !, que les têtes de ligne. Les mêmes refusent de voir les aspects négatifs du système TGV, et surtout ne tiennent aucun compte de la « crise écologique » très grave sur laquelle s'accordent pratiquement tous les scientifiques.
En réalité, on a choisi – et ce fut un choix politique, encore une fois, derrière « l'écran » d'un choix technologique, une certaine façon de faire un certain Aménagement du Territoire qui a eu quelques justifications à une certaine époque, mais que l'évolution climatique, justement, risque de remettre largement en cause demain.
Que certains nient le problème, ne veuillent pas en débattre, ou accusent nos associations de pessimisme, révèle surtout une technocratie, un monde politique, et des chercheurs ou experts enfermés dans des certitudes périmées et frappés d'un autisme total, ainsi qu'on a pu le constater lors des séances dites de concertation sur les GPSO, via RFF.
Partant du principe que la mobilité ne peut croître indéfiniment

	sans conséquences graves pour l'environnement, le climat, et la biodiversité, rappelons pour finir les idées-force qui forment la base des demandes de la SEPANSO : 1. Recherche d'une mobilité soutenable, donc… 2. Préférence du rail à la route et à l'avion mais pas n'importe comment… 3. Abandon de la course à la grande vitesse… 4. Plutôt recycler l'existant que créer des lignes nouvelles... En Aquitaine, cela se traduirait par l'abandon des projets de LGV de Bordeaux vers Toulouse et Hendaye projetés au travers des espaces naturels et par une modernisation et une optimisation, à moindre coût environnemental et financier, du réseau existant. Vous en reprendrez bien un peu ?
1766	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Cazenave-Piarrot Prénom : Alain Département de résidence : 65 commune de résidence : Ossen lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde, Landes, Lot et Garonne AVIS : Je suis contre le prolongement de la LGV au sud de Bordeaux au triple motif de son coût qui obére l'amélioration du réseau ferroviaire existant, de son impact négatif sur l'envirronement (espace, coupure de Habitats, énergie) et de sa faible rentabilité largement prévisible. Alain Cazenave- Piarrot Membre actif de FNE 65 et président d'honneur du CRELOC (Comité pour la réouverture de laligne Oloron- Canfranc)
1767	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : MAIRIE DE POMPEJAC Prénom : Département de résidence : 33 commune de résidence : POMPEJAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : COMMUNE AVIS : MOTION de la Commune de POMPEJAC prise lors de la séance du Jeudi 4 Décembre 2014.

1768	Envoyé le 08/12/2014 Nom : DUCASSE Prénom : Jean-Daniel Département de résidence : 33 commune de résidence : PAREMPUYRE lieu concerné par vos observations (commune, département) : SUD BORDEAUX AVIS : L'impact très négatif sur le milieu naturel traversé (cours d'eau, vignes), le détournement de budgets d'investissements nécessaires sur les lignes TER, les choix de développement des métropoles au détriment des autres cités à taille humaine, de leur mise en concurrence au niveau européen, font de ce projet un danger pour les hommes et pour finances publiques.
1769	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : SAINT-REMY Prénom : MARCEL Département de résidence : 40 commune de résidence : MONT DE MARSAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : MONT DE MARSAN AVIS : Je suis favorable au TGV, mais en y regardant au plus près et sauf erreur : Le raccordement prévu NORD-EST de la Gare de Mont de Marsan / St Avit fait 15,400Km et comportera 14 passages à niveau pour 11 aller et retour donc 22 TER par jour. Ce qui veut dire : 22 feux rouges de 5 minutes X 14 grandes routes = 308 coupures de la circulation par jour. Soit également 1540 minutes ou 25 heures de bouchon automobile par jour. Un raccordement NORD-OUEST via la ligne existante de Morcenx aurait été plus judicieux. Bien Cordialement
1770	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Dima Prénom : Benoît Département de résidence : 33 commune de résidence : Landiras lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landiras AVIS : Bonjour, A travers se message je souhaiterais exprimer mon opposition sur la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire "BORDEAUX-TOULOUSE". Pour le maintien, la préservation et le développement de l'équilibre économique et écologique des communes rurales situé sur le projet de ce nouvel axes ferroviaire. La construction de cette ligne à pour objectif de raccourcir le temps de trajet entre ces 2 villes et ainsi de dynamiser et de polariser l'économie de ces 2 villes. Il me semble qu'il est temps de réfléchir à la construction de notre territoire hexagonale en soutenant une économie de proximité et de spécialisation (en fonction des particularité, des savoirs faire et des qualités de notre territoire). Ce n'est pas des grands travaux qui construisent une économie ! Il me semble plus approprié de mettre en valeur l'axe déjà existant. En n'oubliant pas les communes plus importante se trouvant sur le trajet. Un territoire est un équilibre fragile qui se construit

	ensemble (citadins et campagnards). Merci de prendre en compte mes observations.
1771	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : CASTELJALOUX lieu concerné par vos observations (commune, département) : CASTELJALOUX AVIS : Madame,Monsieur, Dans l'intérêt général, je m'oppose à la construction des LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne. Mes interrogations se portent surtout sur l'impact environnemental. Ces "grands chantiers" entraîneraient la destruction de milliers d'hectares de forêts, champs, terres agricoles et viticoles. Les zones humides, réserves naturelles, nappes phréatiques ainsi que les espèces animales, végétales ne seront pas épargnés. Il semble urgent à l'heure actuel de protéger la biodiversité Ce projet est inutile : il s'agit de faire gagner quelques minutes à une minorité de voyageurs. Il serait ruineux (coût estimé au kilomètre a 28000 euros !!!), l'amélioration et la maintenance des lignes actuelles seraient plus économique. De nombreux rapports précisent de plus en plus la non rentabilité des LGV. Cette construction provoqueraient des nuisances de portée générale qui affecterait la collectivité. Et celle-ci a d'autres besoins, de l'air pur, des écoles et hôpitaux, du travail durable... Salutations. BF.
1772	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Valadier Prénom : Michel Département de résidence : 75 commune de résidence : Paris lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde, Landes, Lot et Garonne AVIS : Les lignes nouvelles envisagées ne seront jamais rentables. Il suffit de voir celles qui sont actuellement en service et dont les rentabilités estimées lors se leur mise en service sont au mieux de moitié celle qui avaient été prévues. Dans tous les cas, ce sera au contribuable de payer pour que quelques rares clients puissent gagner quelques minutes sur leur trajet. Il est temps de comprendre que la course à la vitesse est négative pour tout le monde. Prendre son temps faisait partie de la Philosophie de nos ancêtres. Ne serait-ce que pour prendre le temps de réfléchir au devenir de l'Homme ? Il faut cesser de construire des infrastructures qui sont dévoreuses d'espace. Le foncier qui n'est pas encore bétonné doit servir à la production agricole et non aux autoroutes et voies ferroviaires. Si c'est pour créer de l'emploi, il faut savoir que la construction de

	voies nouvelles ne produit de l'emploi que pendant un laps de temps très court. Ensuite le paysage est détruit, les campagnes se vident parce que la population se rapproche des agglomérations et l'on crée des déserts dans toutes les zones qui ne sont pas proches des grands axes de communications et de leurs gares. Il faut arrêter de concentrer l'activité économique dans les métropoles qui deviennent des lieux accumulant les difficultés avec des besoins de déplacement pour tous ceux qui y vivent, entrainant un temps perdu considérable pour chacun des habitants se chiffrant à plusieurs heures quotidiennes. L'équilibre du territoire se trouve dans des cités de taille moyenne avec un bassin d 'emploi propre qui irrigue la campagne tout autour, desservies par des trains du quotidien. Mettons un coup d'arrêt à cette folie destructrice pour les générations futures qui fait tout pour rendre les gens malheureux. Merci aux responsables de prendre une décision sage pour notre avenir, et l'avenir de notre planète.
1773	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : PRADEL DE LAVAUX Prénom : MARIE VINCENTE Département de résidence : 33 commune de résidence : LIBOURNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : ROQUEFORT SARBAZAN 40 AVIS : Je rejoins dans l'opposition ceux qui ont plus d'éléments et de compétence que moi pour dénoncer ce projet de ligne LGV dans sa traversée du département des Landes. Des études sérieuses CITEC 1 et 2 CLARACO ou des cabinets indépendants auraient pu être prises en considération par RFF avec des chiffres actualisés qui démontrent que le réseau existant réaménagé serait suffisant d'autant plus que notre situation économique est loin de pouvoir supporter le coût astronomique annoncé, avec 150 millions d'étude à ce jour, dont on nous a parlé à Mont de Marsan. L'aide européenne nous est inconnue, question restée sans réponse aux réunions publiques. Tout cela pour un gain de temps escompté, négligeable en fin de trajet. La Cour des Comptes dans son rapport, ne met-elle pas en garde au sujet « d'un coût insoutenable ». Les erreurs de l'A65 vont-elles être renouvelées avec sa réalisation au coût bien supérieur aux prévisions et au résultat d'utilisation si lamentable, alors qu'une route à 4 voies eût été bien suffisante. Le réseau ferroviaire est vieillissant, l'accident de Brétigny en est un exemple : entretenir, rénover à partir de l'existant sans saccager l'environnement devrait être un objectif prioritaire. Il faut protéger : En premier lieu la forêt et son aménagement 2870 ha détruits sans parler des propriétés démantelées. Ceci ne manquera pas de peser défavorablement sur la principale activité du Sud-Ouest, la sylviculture déjà fragilisée par deux tempêtes en 10 ans. Cette ligne n'apportera rien de plus que la A65 et les enseignements de celle-ci réussiront-ils à ouvrir les yeux et faire entendre la sagesse. En second lieu : le réseau hydrographique, un brillant ingénieur d'Eiffage a dit qu'il ne pensait pas trouver autant d'eau en Aquitaine !!!! Je peux en témoigner : sur ma propriété 4 sources ont

été captées et détournées, s'écoulant maintenant dans la rivière Douze, 1 source tarie à 700 m de l'autoroute, 3 puits asséchés et tout le réseau de fossés s'écoulant d'Est en Ouest sectionné par l'axe autoroutier Nord Sud… Une cité lacustre datant de l'âge du bronze, détruite sans aucune publicité.

Ma propriété se situe au Sud-Ouest de Roquefort d'une surface de 170 ha. Déjà coupée en deux par le passage d'une autoroute et celle d'une rocade est menacée de l'être une troisième fois par le passage de la LGV.

Si ce projet venait à se réaliser tous les investissements et tout le travail réalisé notamment pour mettre en place une chasse privée seraient anéantis sans parler du dol moral particulièrement éprouvant. J'ai déjà subi maintes pressions, promesses mensongères, menaces voire chantage lors des négociations pour l'autoroute A65.

- Sont à considérer les risques suivants :

- Anéantissement d'une Chasse Privée avec garde particulier assermenté. et pavillon de chasse

- Ressources en Eau :

Un état des lieux avec expertise des sources et du débit du ruisseau de la » Téoulère » devra être réalisé avant et après travaux.

- Isolement de la maison « Téoulère » :

L'accès étant coupé par la LGV, un franchissement est prévu avec création d'un point d'eau en cas d'incendie c'est dire la création du danger. La maison se trouve à trois kilomètres de la route Départementale Roquefort /Mont de Marsan, un seul chemin en terre y conduit à travers bois sans autre échappatoire en cas d'incendie.

- Problème de DFCI

Augmentation des risques :

La rivière Douze avec ses méandres entourent la propriété à l'Ouest. La LGV rendra encore plus vulnérable et isolé ce domaine puisqu'il n'y a pas de ponts pour accéder par le Nord-Ouest. Nous sommes dans un massif exclusivement boisé et le franchissement sous la voie tous les kilomètres en zone à risque, n'est pas respecté.

- Les deux maisons » Pipat » et »Téoulère » qui se trouvaient dans un site épargné de tous bruits nocifs vont être impactées par toutes les nuisances phoniques, pollution liées à ces deux voies de circulation modernes, inconvénients qui rendront difficiles toute opération de vente future ou même de location.

- Perte d'accessibilité pour une parcelle de Peupliers en bordure de la Douze : lieu-dit A Pipat A353

- Destruction également d'une cressonnière sous l'emprise de la LGV.

Ce massif forestier dont il faudra reconsidérer la valeur écologique se situe dans un site Natura 2000. Il sera donc nécessaire de préserver espèces et habitats. Je n'ai jamais eu aucun problème en respectant les obligations de Natura 2000 il n'est guère possible maintenant de mesurer les conséquences de la création de la LGV surtout avant travaux ; je ne veux en aucun cas être tenu responsable des dégâts causés à l'environnement.

Cependant j'ose espérer comme le dit le député de Langon Monsieur Gilles SAVARY que « ce projet qui risque de ne jamais voir

	le jour du fait de son irréalisme financier, économique et commercial car il repose sur des hypothèses de trafic fallacieuses, anciennes et déconnectées du nouveau contexte économique, social, et concurrentiel qui s'est fait jour, ne se réalisera pas. Veuillez agréer, Monsieur Le Président, ma considération distinguée. PS Je profite de l'occasion pour redire que je n'ai toujours pas reçu le règlement des sondages sur ma propriété et celui de la dégradation d'un chemin par le 4x4 du technicien les ayant effectués, avant notre arrivée sur les lieux, sans autorisation d'entrée; J'avais été convoquée à 13h par votre agent RFF, Mademoiselle Soutra le 4/003/2010 et ils avaient été réalisés le matin. Ma demande a été appuyée par le syndicat des sylviculteurs qui n'a toujours pas eu de réponse….
1774	Envoyé le : 08/12/14 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence ; bruges lieu concerné par vos observations (commune, département) : Aquitaine AVIS : Pour moi, l'intérêt du projet GPSO dépend de la cohérence globale de l'ensemble des Lignes Tours-Bordeaux-mais aussi, et surtout, avec Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Désenclavement et attractivité renforcée de la Grande région Aquitaine, avec des équipements adaptés (démographique, touristique, économique,...). lien avec l'Espagne intéressant au niveau économique et touristique, y compris à moyen/long terme. Il faut savoir prévoir...
1775	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : bazens lieu concerné par vos observations (commune, département) : bazens AVIS : des truction de zones naturelles (foret) exûlsions de paysans... possibilité de rénover la ligne bordeaux _ toulouse. le tgv fera gagner si peu de temps!! inutilité de faire ce type de grands travaux , lorsque les lignes tgv en france ne sont pas rentables!!
1776	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : PRADEL DE LAVAUX Prénom : MARIE VINCENTE Département de résidence : 33 commune de résidence : LIBOURNE lieu concerné par vos observations (commune, département) : ROQUEFORT SARBAZAN 40 AVIS : Je rejoins dans l'opposition ceux qui ont plus d'éléments et de compétence que moi pour dénoncer ce projet de ligne LGV dans sa traversée du département des Landes. Des études sérieuses CITEC 1 et 2 CLARACO ou des cabinets

indépendants auraient pu être prises en considération par RFF avec des chiffres actualisés qui démontrent que le réseau existant réaménagé serait suffisant d'autant plus que notre situation économique est loin de pouvoir supporter le coût astronomique annoncé, avec 150 millions d'étude à ce jour, dont on nous a parlé à Mont de Marsan. L'aide européenne nous est inconnue, question restée sans réponse aux réunions publiques. Tout cela pour un gain de temps escompté, négligeable en fin de trajet.

La Cour des Comptes dans son rapport, ne met-elle pas en garde au sujet « d'un coût insoutenable ».

Les erreurs de l'A65 vont-elles être renouvelées avec sa réalisation au coût bien supérieur aux prévisions et au résultat d'utilisation si lamentable, alors qu'une route à 4 voies eût été bien suffisante.

Le réseau ferroviaire est vieillissant, l'accident de Brétigny en est un exemple : entretenir, rénover à partir de l'existant sans saccager l'environnement devrait être un objectif prioritaire. Il faut protéger :

En premier lieu la forêt et son aménagement 2870 ha détruits sans parler des propriétés démantelées. Ceci ne manquera pas de peser défavorablement sur la principale activité du Sud-Ouest, la sylviculture déjà fragilisée par deux tempêtes en 10 ans. Cette ligne n'apportera rien de plus que la A65 et les enseignements de celle-ci réussiront-ils à ouvrir les yeux et faire entendre la sagesse.

En second lieu : le réseau hydrographique, un brillant ingénieur d'Eiffage a dit qu'il ne pensait pas trouver autant d'eau en Aquitaine !!!! Je peux en témoigner : sur ma propriété 4 sources ont été captées et détournées, s'écoulant maintenant dans la rivière Douze, 1 source tarie à 700 m de l'autoroute, 3 puits asséchés et tout le réseau de fossés s'écoulant d'Est en Ouest sectionné par l'axe autoroutier Nord Sud… Une cité lacustre datant de l'âge du bronze, détruite sans aucune publicité.

Ma propriété se situe au Sud-Ouest de Roquefort d'une surface de 170 ha. Déjà coupée en deux par le passage d'une autoroute et celle d'une rocade est menacée de l'être une troisième fois par le passage de la LGV.

Si ce projet venait à se réaliser tous les investissements et tout le travail réalisé notamment pour mettre en place une chasse privée seraient anéantis sans parler du dol moral particulièrement éprouvant. J'ai déjà subi maintes pressions, promesses mensongères, menaces voire chantage lors des négociations pour l'autoroute A65.

- Sont à considérer les risques suivants :

- Anéantissement d'une Chasse Privée avec garde particulier assermenté. et pavillon de chasse

- Ressources en Eau :
Un état des lieux avec expertise des sources et du débit du ruisseau de la » Téoulère » devra être réalisé avant et après travaux.

- Isolement de la maison « Téoulère » :
L'accès étant coupé par la LGV, un franchissement est prévu avec création d'un point d'eau en cas d'incendie c'est dire la création du danger. La maison se trouve à trois kilomètres de la route

	Départementale Roquefort /Mont de Marsan, un seul chemin en terre y conduit à travers bois sans autre échappatoire en cas d'incendie. - Problème de DFCI Augmentation des risques : La rivière Douze avec ses méandres entourent la propriété à l'Ouest. La LGV rendra encore plus vulnérable et isolé ce domaine puisqu'il n'y a pas de ponts pour accéder par le Nord-Ouest. Nous sommes dans un massif exclusivement boisé et le franchissement sous la voie tous les kilomètres en zone à risque, n'est pas respecté. - Les deux maisons » Pipat » et »Téoulère » qui se trouvaient dans un site épargné de tous bruits nocifs vont être impactées par toutes les nuisances phoniques, pollution liées à ces deux voies de circulation modernes, inconvénients qui rendront difficiles toute opération de vente future ou même de location. - Perte d'accessibilité pour une parcelle de Peupliers en bordure de la Douze : lieu-dit A Pipat A353 - Destruction également d'une cressonnière sous l'emprise de la LGV. Ce massif forestier dont il faudra reconsidérer la valeur écologique se situe dans un site Natura 2000. Il sera donc nécessaire de préserver espèces et habitats. Je n'ai jamais eu aucun problème en respectant les obligations de Natura 2000 il n'est guère possible maintenant de mesurer les conséquences de la création de la LGV surtout avant travaux ; je ne veux en aucun cas être tenu responsable des dégâts causés à l'environnement. Cependant j'ose espérer comme le dit le député de Langon Monsieur Gilles SAVARY que « ce projet qui risque de ne jamais voir le jour du fait de son irréalisme financier, économique et commercial car il repose sur des hypothèses de trafic fallacieuses, anciennes et déconnectées du nouveau contexte économique, social, et concurrentiel qui s'est fait jour, ne se réalisera pas. Veuillez agréer, Monsieur Le Président, ma considération distinguée. PS Je profite de l'occasion pour redire que je n'ai toujours pas reçu le règlement des sondages sur ma propriété et celui de la dégradation d'un chemin par le 4x4 du technicien les ayant effectués, avant notre arrivée sur les lieux, sans autorisation d'entrée; J'avais été convoquée à 13h par votre agent RFF, Mademoiselle Soutra le 4/003/2010 et ils avaient été réalisés le matin. Ma demande a été appuyée par le syndicat des sylviculteurs qui n'a toujours pas eu de réponse….
1777	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : PERRIN Prénom : LAURENT Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT-SELVE lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT-SELVE" BOIS DE CIVRAC" AVIS : Bonjour, pouvez vous m'indiquer qu'elle est l'intérêt de faire une nouvelle ligne de chemin de fer , alors qu'il en existe déjà une! J'ai entendu dire dans un premier temps qu'elle serai semi enterrer, et dans un deuxième temps qu'elle serai sur des pilonnes à 70 mètres

	de haut est ce vrai ? Pourquoi faire une nouvelle ligne qui va couter des milliards alors que les caisses sont vides ! Qu est ce qui va se passer le soir vers 17H00 à la sortie 1.1 avec les camions ? qu'est ce qui va se passer pour l'immobilier quand on habite déjà à cotés d'une autoroute si en plus on nous rajoute une ligne de chemin de fer à grande vitesse ?
1778	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : REFFAY Prénom : Dominique Département de résidence : 33 commune de résidence : Gradignan lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Suivant les études réalisées à partir des rapports LOTI qui permettent d'analyser les prévisions faites avant la construction des LGV et les réalités observées après leur mise en service les trafics prévus sont surestimés : + 26 % C'est un projet ruineux. Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées (rapport LOTI +19%). En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). D'un point de vue écologique elle serait dévastatrice. C'est sur l'ensemble des 2 lignes Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse prés de 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles complètement dénaturées auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.
1779	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : villandraut lieu concerné par vos observations (commune, département) : prechac 33 AVIS : cette ligne LGV est d'un coût beaucoup trop élevé pour le service rendu alors que nous avons besoin d'autres aménagements dans le département de meilleures transports TER seraient à coups sûrs plus utile à la population locale. ce projet va à l'encontre des choix et des tendances qui peuvent être fait en matière d'environnement et l'impact négatif sur la faune va être un désastre

	de plus cette ligne tgv va couper la région en deux et obliger les gens à faire plus de kilomètres en voiture pour aller travailler augmentant leur coût de déplacement et leur temps de déplacement 5 millards d'euros pour gagner 6 minutes dans un trajet Bordeaux Pau est une aberration économique le choix de refuser l'aménagement de lignes déjà existantes me parait également une grave erreur de choix tant sur le plan économique que écologique L'impact sur le paysage serait moindre c'est pourquoi je ne suis pas favorable à ce projet dans l'état actuel du projet.
1780	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Quéral Prénom : Michel Département de résidence : 33 commune de résidence : BOURG lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Tous ces chamboulements écologiques, toutes ces dépenses, ces terrassements, ces M3 de béton... pour faire gagner quelques minutes à un infime pourcentage de notre population ayant accès aux joies des trains à grande vitesse... Tout cela me semble bien dérisoire, inutile et en désaccord avec une élémentaire prise en compte de notre environnement !
1781	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Roy Prénom : Pauline Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. En effet, je vous fait observer que Paris-Toulouse par Limoges c'est 680 km et par Bordeaux 830 km. Généralement le chemin le plus court est le plus économique or la SNCF nous apprend à présent qu'à partir de 2017 pour obliger les voyageurs à passer par Bordeaux il n'y aura que des TER pour aller de Toulouse à Brive. Il y avait les deux moyens pour aller de Toulouse à Paris, il n'y en aurait qu'un, le plus cher ! La LGV Bordeaux-Toulouse a donc un coût double : un coup propre (et très cher), et un coût induit en disqualifiant la ligne par Limoges (POLT). Qui peut expliquer cette aberration sociale et économique ?
1782	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Feigné Prénom : Claude Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Totalité du projet AVIS : Je partage la totalité de l'argumentation développée par les opposants à ce projet, en particulier celle développée par la SEPANSO. Je considère qu'il appartient à une époque révolue, où la quête du "développement" ne se faisait qu'à grands coups de projets

	d'aménagements destructeurs et déstructurants pour les territoires traversés. Son coût économique, environnemental et social est sans commune mesure avec les hypothétiques "recettes" avancées par les tenants de ce projet qui me semblent encore évoluer sur des schémas intellectuels totalement éculés. Etant un usager quotidien du train (TER) depuis plus de 30 ans, je constate que la situation se dégrade partout (temps de trajet plus long, défaut d'entretien du matériel, irrégularité du service) alors que la demande locale est de plus en plus prononcée. C'est avant tout là que résident les besoins en équipements et en investissements, certainement pas pour faire gagner quelques minutes à des voyageurs qui pourront payer le prix fort d'un "modernisme" qui ne s'adresse qu'aux plus nantis en excluant tous les autres.
1783	Envoyé le : 08 /12/2014 Nom : Lavaud Prénom : Xavier Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble du projet AVIS : Je n'ai pas pris le temps de lire la totalité du dossier et mon avis portera sur quelques aspects techniques plutôt que sur les évaluations de rentabilité socio-économique. 1 - Le modèle TGV, la référence Paris Lyon : Malgré les différences entre Paris Lyon et GPSO, il est intéressant de rappeler quelques faits au sujet de la première ligne française à grande vitesse. D'une part c'est elle qui a permis de vendre le modèle TGV. D'autre part, l'ensemble de lignes qui est proposé lui est comparable par son importance. C'est au début des années 1970 que la SNCF a commencé à étudier ce projet. Cette ligne était très chargée, connaissait une croissance du nombre de circulations de 3,4% par an et ne disposait plus que de 10% de réserve de capacité. Deux possibilités s'offraient. L'une était de mettre à 4 voies les parties de la ligne qui ne disposaient encore que de deux voies. Il n'en aurait résulté aucune amélioration significative des performances. L'autre possibilité était de construire une ligne nouvelle tracée pour des vitesses beaucoup plus élevées. Elle coûtait environ trois fois plus cher mais son taux de rentabilité était de 17 à 19% pour la SNCF et de l'ordre de 33% pour la collectivité. 2 - Comparaison entre Paris Lyon et GPSO, options techniques : Le coût annoncé à l'époque pour Paris-Lyon était de 1800MF aux conditions de janvier 1973 (cf. La Vie du Rail n°1499 du 29 juin 1975 dit LVdR1499), soit environ 300M€. GPSO coûte plus de 25 fois plus cher. Quarante années d'inflation n'expliquent que partiellement ce rapport. Le numéro de novembre 1976 de la Revue Générale des Chemins de Fer (RGCF) donne une foule d'informations sur Paris Lyon. Sans entrer dans les détails on constate que les déclivités sont de 35‰ comme pour GPSO. Les rayons de courbure sont plus serrés avec un minimum de 4000m contre 5900m sur GPSO d'où une insertion plus facile mais une limitation de la vitesse à 300km/h au lieu de 350km/h. Les ouvrages d'art ne comptent que pour 20% du coût contre 40% pour GPSO. Les acquisitions foncières s'élèvent à 2300ha contre, semble-t-il, 5000ha pour GPSO (soit tout de même une largeur moyenne d'emprise d'environ 50m contre quelque chose comme 150m pour GPSO dont on se demande comment on peut faire aussi encombrant). Le volume des remblais et déblais de Paris Lyon est de l'ordre de la moitié de celui de GPSO. Cela donne à penser que dimensionner les lignes pour 350km/h coûte cher. Peut-être aurait-il été judicieux de choisir la vitesse de tracé en f

onction d’une étude comparative coût/efficacité en fonction de la vitesse. Cela étant, on ne peut pas regretter de chercher la performance. Il y aurait aussi des questions à se poser sur les volumes des terrassements : aux alentours de Mont de Marsan, toute la ligne semble soit en déblais soit en remblai selon les tronçons malgré un terrain qui paraît favorable.

3 - Les tracés :

Les variantes envisagées pour Bordeaux Toulouse rejoignent toutes la vallée de la Garonne un peu avant Agen. La variante par la rive droite de la Garonne au départ de Bordeaux est pratiquement indéfendable, elle ne se justifierait que si on voulait faire du Paris Toulouse sans passer par Bordeaux (comme la SNCF le proposait vers 1990). Il n’a apparemment jamais été question, contrairement à Paris Lyon, de tracer au plus droit entre les extrémités de la ligne. Mais on peut admettre qu’il aurait été impensable de laisser à l’écart Agen et Montauban qui ne sont pas des villes assez importantes pour espérer une desserte convenable si la LGV ne passe pas à proximité (contrairement à Dijon). Ce point et le choix compréhensible d’éviter le Sauternais et de passer au plus près de Montauban donnent une ligne à peine plus courte que l’ancienne. C’est peut-être dommage mais le projet reste satisfaisant.

Le choix d’éviter le Sauternais conduit à un tracé qui part plein sud, ce qui suggère de partir vers Dax et vers l’Espagne en tronc commun. Il y a là une occasion manquée de concilier économie et efficacité.

En effet, l’itinéraire de Bordeaux à Dax est exécrable : au lieu de bifurquer vers le sud dès les environs de Bourideys, on continue plein est sur une quinzaine de kilomètres. On n’a sans doute pas voulu briser le tabou du passage par le parc des Landes de Gascogne ni celui du passage par le camp de Captieux et on n’a pas résisté à la tentation de jumeler la LGV avec l’autoroute A65 qui trouve là une occasion supplémentaire de prouver sa nocivité publique. Il en résulte un itinéraire extrêmement tortueux avec un allongement de trajet de 30km par rapport à la ligne par Lamothe. Quant aux relations vers Tarbes elles comportent un trajet de plus de 210km entre la nouvelle gare de Mont de Marsan et Tarbes effectué en 1heure et 50 minutes alors qu’il n’y a que 100km entre Mont de Marsan et Tarbes par Riscle.

L’allongement du trajet de Bayonne à Toulouse n’est que d’une vingtaine de kilomètres par rapport à l’itinéraire actuel malgré un tracé fort peu direct notamment autour du triangle de Bernos-Beaulac. Les gains de temps annoncés sont d’autant plus intéressants que c’est un sous-produit presque gratuit des autres itinéraires.

4 - Les gains de temps :

La ligne de Bordeaux à Toulouse, bien tracée, permet un gain de temps considérable. Il est évident que les propositions d’amélioration par les shunts de Port Ste-Marie et de Moissac ne sont pas attrayantes quel que soit leur coût (il me paraît surévalué dans les dossiers).

Le temps de trajet minimal de Bordeaux à Dax par la LGV pour un train sans arrêt est de 44 minutes, on pourrait le réduire à 42minutes et 30 secondes si on pouvait circuler à 220km/h à partir de Villenave d’Ornon et à l’approche de Dax. Les marges de régularité commandent d’y ajouter au moins 2 minutes et sans doute un peu plus pour tenir compte des aléas de circulation sur les tronçons anciens près de Bordeaux et de Dax (sans toutefois atteindre les 53 minutes de l’illustration figurant sur la page 300 de la pièce D).

Mais le temps de trajet possible par Lamothe sans rien changer à la ligne actuelle est de 58 minutes. Les indispensables marges de régularité commandent d’y ajouter 5 minutes. Il est possible de réduire ce temps de 58 minutes à seulement 45 minutes en autorisant le 220km/h de Bordeaux à Dax, ce qui suppose de rectifier les

courbes de Lamothe, de Morcenx et de Laluque. Ce temps est à comparer au temps plancher de 42minutes et 30secondes par la LGV. A cet égard la façon dont sont présentés les temps de trajet et les gains de temps en page 300 de la pièce D ne peuvent qu'induire en erreur les lecteurs peu attentifs : l'essentiel du gain de temps entre Bordeaux et Bayonne est obtenu entre Dax et Bayonne et non entre Bordeaux et Dax alors que l'objet de l'enquête d'utilité publique se limite au tronçon de Bordeaux à Dax.
En fait l'écart de temps de trajet est un peu plus important du fait des marges plus importantes qu'il est d'usage d'appliquer sur une ligne classique mais a contrario, le tracé de la ligne ancienne permettrait de dépasser 220km/h au moins de Lamothe à Morcenx et de se rapprocher encore plus des temps permis par la LGV, certes au détriment du débit de la ligne du fait de la diversité des vitesses pratiquées par les trains. Une option moins coûteuse consisterait à ne rien changer au tracé et n'autoriser le 220km/h que de Lamothe à Morcenx (et rester à 160km/h de Bordeaux à Lamothe pour conserver un débit compatible avec une desserte étoffée d'Arcachon). On gagnerait déjà 6 minutes au lieu de 13.
5 - Conclusions :
Au sujet de la ligne de Bordeaux à Toulouse, on peut discuter sur le choix d'un tracé pour 350km/h, on peut regretter que les ouvrages d'art soient si coûteux en raison de leur importance mais ce projet mérite d'aboutir. Malgré son coût élevé et sa construction se justifie même si l'autre branche ne se fait pas : il se suffit à lui-même.
Le projet Sud-Gironde à Dax est inacceptable en l'état. Il résulte de l'accumulation de choix locaux effectués pour tenir compte de telles et telles contraintes environnementales réelles ou supposées, et cela sans vision du projet dans sa globalité. Il n'est pas évident que la protection de l'environnement gagne grand-chose à cette pratique qui conduit à allonger les lignes et à occuper plus de place, à consommer de plus de ressources pour leur construction (notamment produits de carrière, exportant ainsi des nuisances vers les lieux d'extraction du fait d'une activité plus importante que nécessaire de ces lieux) et à consommer plus d'énergie pour les exploiter du fait de parcours plus longs.
Le gain de temps annoncé étant ridiculement faible, ce projet plomberait les relations vers l'Espagne et le Pays Basque pour des siècles et les décideurs devront avoir la lucidité de mesurer combien il est loin d'atteindre ses objectifs, et le courage de renoncer. Bien sûr cela laisserait en suspens les problèmes de capacité entre Bordeaux et Lamothe mais à terme la mise à 3 ou 4 voies serait assez facile de la Médoquine à Dax. Il resterait à 2 voies le tronçon de Bordeaux à La Médoquine dont la mise à 4 voies paraît particulièrement difficile mais la vitesse modérée qui y est pratiquée est favorable au débit.On peut aussi envisager un itinéraire dédié au fret à travers les Landes même si la réutilisation des anciennes lignes (comme Langon à Mont de Marsan paraît difficile).
Une autre option permettrait de conserver la desserte de Bayonne à Toulouse. C'est pourquoi il faut étudier un autre itinéraire qui se débrancherait dès les environs de Bourideys, passerait par Luxey et Labrit et se raccorderait au projet actuel près de St-Avit. Il est difficile de faire plus court que par Lamothe mais on aurait une distance plus raisonnable entre Bordeaux et Dax sans pour cela détériorer la desserte de Mont de Marsan et en ne dégradant que très légèrement les temps de trajet entre Bayonne et Toulouse.

1784	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : MEDINA Prénom : Stephane Département de résidence : 31 commune de résidence : Fronton lieu concerné par vos observations (commune, département) : haute garonne AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles", Pourriez-vous faire préciser à RFF en quel matériau sont prévues les traverses de chemin de fer svp ? Béton ou bois ? Il semble que la tendance soit au béton pour les TGV/LGV. Si l'impact environnemental n'est pas anodin avec le béton, le bois serait encore pire au regard des traitements insecticides et fongicides qui sont utilisés et qui perdurent des décennies plus tard (en atteste l'odeur aussi forte des décennies après), traitement caractère cancérogène connu. Un simple calcul : 1 traverse tous les 1,4m, implique un minimum de 150 000 entre Toulouse et Bordeaux, soit pour un volume de 0,097 m3/traverse, 14 500 m3 de bois pour 1 voie, 29 100 m3 pour 2 voies !!! Quand on connait la toxicité environnementale du créosote de goudron de houille, et les effets des lixiviations permanentes du sol, le volume de bois traité et disséminé sur des km dans ce contexte n'est pas insignifiant pour l'état de nos nappes phréatiques. Les traitements d'eau de potabilisation (mon métier) ne permettant pas d'éliminer aujourd'hui correctement 100% de ces polluants ou à des coûts que ne peuvent supporter aujourd'hui bon nombre de collectivités (couplage Ozone, charbon actif etc...). Si la réponse de RFF sur le sujet est le béton, bien sur, cette remarque n'a plus lieue d'être, bien que d'actualité pour des Km de voies existantes. Vous en remerciant par avance, Bien cordialement, Stéphane MEDINA.
1785	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Isle Saint-Georges lieu concerné par vos observations (commune, département) : Isle Saint-Georges AVIS : L'entretien et la modernisation des lignes existantes me paraissent bien plus pertinentes que le projet de LGV qui nous est soumis. Brétigny devrait nous faire réfléchir ! Si les financements prévus pour le LGV étaient en réalité affectés aux lignes existantes, nous aurions un réseau dont la qualité et la sécurité compenseraient largement les quelques minutes que nous n'aurions pas gagnées ! Les conséquences de l'impact environnemental qu'auraient ces

	nouvelles lignes sur notre territoire sont évidemment sous-évaluées et les populations autochtones n'en retireraient que les nuisances. Ce n'est ni le lieu ni le moment de mener à bout ce projet qui n'est pas prêt d'être "rentable" !
1786	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : FAYE Prénom : Jean Maurice Département de résidence : 64 commune de résidence : Villefranque lieu concerné par vos observations (commune, département) : Trajet sur les Landes AVIS : voilà un projet pharaonique pour pas grand chose en gain de temps et en retombées économiques. Les lignes actuelles sont loin d'être saturées. Le tout TGV a vécu, et les meilleurs spécialistes le soulignent. Les mensonges de RFF sur les données chiffrées sont d'un très mauvais augure et que dire des tenants du projet qui le sont en connaissance de cela. En termes d'investissements, la facture est démentielle et il est bien plus urgent de restaurer le raiseau existant.
1787	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : BERTHOUMIEUX Prénom : Michel Département de résidence : 81 commune de résidence : FERRIERES lieu concerné par vos observations (commune, département) : Considerations générales sur l'interet de ce projet particulièrement utile AVIS : Je regrette que la réalisation du maillage LGV vers la MEDITERRANEE c'est à dire l'ESPAGNE et L'EUROPE de l'est par NARBONNE ne soit pas clairement évoquée et programmée dans le dossier mis à l'enquête publique de cette LGV BORDEAUX TOULOUSE. Cette LGV va renforcer les liens entre TOULOUSE et BORDEAUX mais aussi PARIS. C'est un maillon indispensable pour placer la métropole Toulousaine, les agglomérations de la région et les espaces ruraux à faible densité dans les flux d'échanges nationaux et internationaux. Elle devra aussi être formaté pour intensifier la captation du fret grande distance. Bien évidemment les services ferroviaires sur la LGV devront être coordonnés avec les services TER pour permettre une accessibilité maximalisé de tous les territoires de la région hors ceux à proximités des points d'arrêt, en particulier POLT La nouvelle gare LGV de MONTAUBAN est indispensable pour desservir les usagers des départements limitrophes (TARN, LOT, AVEYRON) . Le cout du projet de LGV peut paraître important dans le contexte de crise du financement public, mais il doit être analysé comme un investissement d'avenir avec un retour positif sur l 'environnement, l'économie régionale et nationale. Il conviendra de veiller, dans le tour de table financier, à ce que l'implication de capitaux privés ne dévoient pas l'objectif d'intérêt général de ce projet, que les tarifs de transport soient attractifs pour permettre la démocratisation de l'usage de cette LGV; Le bilan Carbonne et l'empreinte écologique du mode de transport

	ferroviaire donne toute la pertinence à ce mode de transport; et la grande vitesse est un moyen de concurrencer l'avion qui lui à une plus forte empreinte écologique. Bien sur les opérateurs se doivent d'en atténuer les impacts négatifs sur les écosystème naturels, les terres agricoles et surtout l'habitat humain. En conclusion, Je suis très favorable au projet de LGV BORDEAUX TOULOUSE et souhaite qu'il soit reconnu d'intérêt public.
1788	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Delord Prénom : Sylvie Département de résidence : 33 commune de résidence : Cabanac et Villagrains lieu concerné par vos observations (commune, département) : Aquitaine AVIS : Etre un habitant de cette planète donne des responsabilités à chacun pour la transmettre à nos descendants dans un état meilleur que lorsque nous l'avons reçue. En conséquence j'aimerais que l'on m'explique: - comment peut-on sauvegarder des zones déclarées "Natura 2000" en y implantant des piles en béton pour soutenir des viaducs? - comment peut-on protéger ces zones humides et notamment la nappe phréatique qui est si importante pour l'alimentation en eau du territoire? L'eau ne sera-t-elle pas la prochaine source d'énergie qui deviendra une denrée rare? - La construction d'une plate-forme d'entretien à Saint Selve avec en corrélation le développement de "gravières ne peut que détruire l'environnement. en se promenant en forêt on peut encore observer les dégâts commis par la construction de l'autoroute. - l'impact sur la faune et la flore du tracé de la LGV Quel est l'objectif ciblé? Rapprocher en temps les villes de combien ? 10 à 19 mn si l'on prend en compte que l'on peut réaménager le réseau existant. Je suis contre principalement pour des raisons écologiques, pour des raisons de gaspillage de l'argent publique, le démantèlement d'un service publique. Les trains de nuit sont supprimés (dû aux lignes LGV), les lignes secondaires se raréfient... Comment peut-on encore continuer un tel projet alors que le rapport de la cour des comptes est négatif ainsi que deux rapports privés? Envisager le futur est au contraire améliorer le réseau fantastique français existant, améliorer le service de façon à être une alternative à la voiture et au transport aux camions. C'est un enjeu possible. Qu'il y ait un vote de tous les citoyens. Sylvie Delord Sylvie Delord

1789	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Cittone Prénom : Françoise Département de résidence : 33 commune de résidence : Barsac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toute la traversée de la Gironde AVIS : L'aménagement de notre territoire doit être repensé : - il ne s'agit plus de faire des aménagements considérables - il s'agit d'optimiser l'existant afin de préserver notre environnement et d'arrêter de le saccager et d'une certaine manière de couper la branche sur laquelle nous sommes assis. L'économie, les emplois doivent être orientés autrement. Ce ne sont pas les orientations en ce sens qui manquent. Ce projet de LGV va dénaturer considérablement la région du Ciron. Sa richesse culturelle, économique et environnementale provient de sa faible urbanisation et du caractère peu contraint des écosystèmes par de grands aménagements. Le bassin versant accueillera en son centre le triangle ferroviaire permettant le raccordement des lignes Bordeaux/Toulouse, Bordeaux/Espagne et Espagne/Toulouse. Situé dans l'un des secteurs les plus préservés du bassin versant et abritant de nombreuses espèces protégées, ce territoire va se retrouver complètement enclavé par les voies, et défiguré par l'implantation de nombreux franchissements, dont 3 viaducs sur le Ciron. Le projet aura également des impacts sur la qualité des eaux (utilisation de désherbant sur plus de 150 ha et de chaux pour stabiliser les terrains), sur les écosystèmes (destruction de zones humides et de ripisylve), sur les continuités et les usages. Je souhaite que ce projet soit abandonné.
1790	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Grandsire Prénom : Anne-Flore Département de résidence : 61 commune de résidence : sainte opportune lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je suis opposée à un projet dont le financement n'est pas connu, dont les coûts sont aujourd'hui indéterminés. Je suis opposée à un projet qui sera payée une fois de plus avec l'argent du contribuable (c'est à dire le mien) et qui fait partie des nombreux projets que je qualifie de GPI2. En effet ce projet n'est aujourd'hui pas justifiée puisque l'actuelle ligne n'est utilisée qu'à 25% de ses capacités. Et plus que tout je suis opposée à un projet qui une fois de plus va consommer des espaces naturels pour satisfaire l'ego d'une poignée d'élus qui font perdre du temps et de l'argent à notre pays.
1791	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : 6 Prénom : - Département de résidence : 33

	commune de résidence : Castres-Gironde lieu concerné par vos observations (commune, département) : Castres-Gironde AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles", Après avoir pris connaissance du dossier de l'enquête d'utilité publique du Grands Projets du Sud Ouest (GPSO), je tiens à confirmer mon opposition à ce projet. En effet, j'estime que : Ce projet va générer des répercussions économiques importantes : - en période de modernisation de l'action publique, il est dispendieux et non rentable (cf : le rapport de la Cour des comptes du 23 octobre 2014) il ne répond pas aux attentes de la très large majorité des voyageurs qui utilisent le train avant tout pour se rendre sur leur lieu de travail La commune de Castres-Gironde se développe ainsi en partie grâce à la proximité d'une gare TER. Les générations nées à partir des années 1970 y achètent un bien immobilier car la commune concilie facilité d'accès à un grand bassin d'emploi via le TER et cadre de vie garantissant l'épanouissement de leurs enfants ; - il participe à compromettre la capacité de générations futures à répondre à leurs besoins en les engageant financièrement sur ce projet ; - il engendre des coûts supplémentaires pour la commune de Castres-Gironde (entretien des infrastructures), alors même que son budget actuel ne lui permet pas de satisfaire l'ensemble de ses besoins prioritaires. Ce projet va générer des répercussions importantes sur notre cadre de vie : - il va accentuer le morcellement de la commune de Castres-Gironde et le territoire va définitivement perdre son identité (alors même que ce territoire permet aujourd'hui de s'identifier et de faire vivre les liens sociaux) ; - il va altérer le corridor écologique de la vallée du Gât-Mort ; - il va sacrifier une partie du patrimoine local (château du Tuquet…) Ce projet va générer des nuisances supplémentaires : - nuisances sonores : remise en fonctionnement de gravières (extension d'une carrière de sables et de graviers avec installations de traitement et de transit de minéraux à Portets par la sté FABRIMACO), travaux, passage du TGV… - nuisances sur l'environnement : le tracé passe sur le périmètre de protection rapprochée des sources de Bellefond qui fournissent l'eau potable de la commune, et malgré des études menées par des hydrogéologues pour le compte de RFF, je formule des inquiétudes sur la préservation de la qualité de cette eau. - La circulation sera fortement perturbée pendant les travaux alors qu'elle est déjà très difficile au quotidien. Au regard de l'ensemble de ces éléments et parce que je suis très attentive au bien-vivre à Castres-Gironde et dans la communauté de communes de Montesquieu, je souhaite que soit étudié le projet d'amélioration des voies existantes.
1792	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : RENOUX - Président de la SCA ARTERRIS Prénom : Jean-François Département de résidence : 31 commune de résidence : TOULOUSE lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 ET

	82 AVIS : DDTM DE LA GIRONDE Monsieur le Président de la Commission d'Enquête « GPSO LIGNES NOUVELLES » SERVICE DES PROCEDURES ENVIRONNEMENTALES 2 RUE JULES FERRY - BP 90 33 090 BORDEAUX CEDEX Castelnaudary, le 5 décembre 2014 N° 14.438 – JFR/GG/DB Objet : LGV GPSO et AFNT - contribution du Groupe Coopératif d'ARTERRIS à l'enquête publique V/Réf : YP.ME.SD.2014_447 Monsieur le Président, Le Groupe Coopératif ARTERRIS intervient dans les métiers de la collecte de céréales, l'agrofourniture, l'élevage, les semences, la distribution grand public et plus généralement dans tout ce qui touche le quotidien professionnel de ses 20 000 adhérents. ARTERRIS c'est 1 800 salariés, 150 implantations, 800 millions d'euros de chiffre d'affaires pour un territoire allant du Nord du Tarn et Garonne jusqu'aux frontières Italienne et Espagnole. Dans le cadre de notre activité, c'est selon les années pas moins de 200 000 tonnes de marchandises que nous transportons par le rail. C'est dans ce cadre que nous souhaitons vous produire ici nos remarques et leur positionnement pour l'enquête publique, portant sur la création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, opération du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), entre le 14/10/2014 et le 8/12/2014. Nos associés coopérateurs vont subir d'importants impacts qu'ils soient céréaliers dans la plaine de la Garonne ou viticulteurs en AOC FRONTON. Notre structure économique souhaite attirer votre attention sur tous les éléments nouveaux qui pourraient dans le cadre de ce projet pénaliser nos activités et notamment le cheminement des collectes du champ vers nos centres de collecte et de stockage. Nous souhaitons pour la phase « travaux » que les conditions d'utilisation des occupations temporaires des axes routiers et autres chemins agricoles soient précisées. Il s'agira également de prendre en compte les perturbations logistiques et commerciales : modifications des accès vers les points de vente ou les sites d'approvisionnements. Nous comprenons l'intérêt d'un tel projet structurant pour l'aménagement du territoire de notre pays, mais nous souhaitons que les impacts pour des organismes comme les nôtres soient évalués en amont et ne soient pas uniquement évoqués dans des protocoles d'accords relatifs à la réparation de dommages de travaux publics qui seraient signés avec les OPA. Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de notre considération distinguée. Jean-François RENOUX Président
1793	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : HOSSEGOR

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : HOSSEGOR AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités
1794	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Loupit Rouxel Prénom : Département de résidence : 33 commune de résidence : lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33, 40, 47, 64 AVIS : Opposés dès la 1ère heure à ce projet dévastateur et bien trop coûteux, mais favorables à la réhabilitation/modification des voies existantes, force est de constater que le dernier rapport de la Cour des Comptes sur les LGV nous donne raison en soulignant "un modèle à bout de souffle au coût devenu non soutenable". La construction des LGV pèse lourd en milliards d'euros. Nous ne pouvons hypothéquer l'avenir des futures générations du point de vue économique, mais également du point de vue écologique. Pourquoi s' entêter à créer de nouvelles voies sacrifiant des milliers d'hectares de forêt et impactant de façon irréversible de nombeuses zones naturelles irremplaçables dont plusieurs préservées et riches en biodiversite floristique, faunistique et d'habitats. La création de nouveaux corridors artificiels à travers le massif landais est loin d'être sans conséquence. Le climat s' en trouvera forcément modifié : j'en veux pour preuve l'inquiétude récente des viticulteurs du Sauternais. Outre, la deforestation, ces nouvelles voies entraîneront immanquablement l'exploitation des sous sols, impliquant non seulement des desastres ecologiques, mais aussi de nombreuses nuisances pour led populations. Ce projet en l'état est inutile, ruineux et devastateur. Nous nous y opposons et demandons en priorité: 1/ la remise en état du réseau existant 2/ la réalisation de véritables projets d'intérêt collectif sur le territoire : construction de lycées, de crèches, de maisons de retraite avec des unités Alzheimer et maladies assimilées, l'aide à la recherche médicale, industrielle, etc... En conclusion, nous demandons l'abandon des projets LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye tels que présentés.
1795	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : EURALIS COOP Prénom : Département de résidence : 64 commune de résidence : 64230 LESCAR lieu concerné par vos observations (commune, département) : Département de la Haute-Garonne AVIS : Monsieur le Président, EURALIS COOP est une société coopérative agricole, dont le siège social est situé Avenue Gaston Phoebus à Lescar (64231), inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Pau sous le numéro 775 637 861, qui regroupe 8.114 adhérents sur tout le territoire du Sud-Ouest, y compris sur le département de la Haute-Garonne (31).

	EURALIS COOP a notamment pour objet d'effectuer ou de faciliter, quels que soient les moyens et techniques mis en œuvre par elle, les opérations de collecte des céréales, oléagineux ou protéagineux provenant des exploitations de ses adhérents. A ce titre, EURALIS COOP met à la disposition de ses adhérents des points de collecte de leur récolte. C'est dans ce cadre que je vous présente nos observations relatives à l'enquête publique, portant sur la création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, opération du grand projet ferroviaire Sud-Ouest (GPSO). Après examen du cahier géographique n°11, il ressort que la réalisation de l'ouvrage aura pour effet de couper les parcelles des exploitations agricoles et de former un obstacle entre les parcelles récoltées et les points de collecte. Cette coupure entraînera une modification du fonctionnement du réseau mis en place par EURALIS COOP, traduite par des difficultés ou des allongements de parcours pour accéder aux points de collecte. L'article 5.2.4 du dossier de consultation prévoit un rétablissement des chemins empruntés par les exploitations agricoles du département, sans pour autant en préciser les modalités. A cet égard, je souhaite insister sur l'importance du dimensionnement des aménagements routiers afin qu'ils soient adaptés à l'usage pour lequel ils sont destinés. En effet, il est primordial que ces aménagements prennent en compte les contraintes relatives aux gabarits des engins agricoles et à la logistique des transports en général, et à titre illustratif, sur les voies suivantes : - Le chemin de la Gravette à Castelnau-d'Estrétefonds ; - Le chemin d'En Caulet entre Castelnau-d'Estrétefonds et St-Rustice. Je saurais gré à RFF de bien vouloir tenir compte de nos observations, afin de limiter l'impact de l'ouvrage sur l'activité de nos adhérents et de maintenir le fonctionnement du réseau des points de collecte établi par EURALIS COOP au service de ses adhérents. Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma respectueuse considération. Christian PEES Président
1796	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Méric Prénom : Jean-Paul Département de résidence : 33 commune de résidence : Bernos Beaulac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernos Beaulac AVIS : Je m'oppose au GPSO pour les raisons suivantes : Au niveau national Un projet dépassé par les orientations nouvelles en matière de

	grande vitesse ferroviaire : la tendance est à prioriser des vitesses raisonnables pour ne pas gaspiller l'énergie et réduire considérablement les coûts d'entretien et de maintenance ; Un projet économiquement déficitaire qui va peser sur la fiscalité de tous alors qu'il s'adresse à une minorité d'usagers privilégiés qui ne vont gagner que quelques minutes de temps de transport… Un projet financièrement irréaliste au regard de l'endettement déjà trop important de l'Etat, des collectivités et de RFF et qui va engager par la dette les générations futures ; aucun plan concret de financement n'est annoncé… Un projet qui consomme les capacités d'investissement du système ferroviaire français, alors même que le réseau existant est sous entretenu et que sa remise à niveau est urgente et prioritaire ; Un projet dévastateur au plan environnemental et hyper consommateur d'espaces naturels et agricoles ; Un tracé qui allonge les distances par rapport aux lignes existantes et font perdre en grande partie l'intérêt de la « grande vitesse »… Un projet de concession qui enrichit les plus grands groupes privés au dépend du bien commun ; Un manque de concertation avec les populations impactées jugées négligeables au regard de la densité des territoires traversés ; Un projet proposé différent des projets du débat public de 2005. Au niveau local Un projet qui détruit des milieux naturels uniques et fragiles (gorges du Ciron, Barthos, Gouaneyre…) avec absence de mesures compensatoires concrètes ; Une pollution inévitable des milieux et des nappes d'eau avec risque de pénurie d'alimentation en eau potable: 150 ha de terrains désherbés chaque année dans le seul bassin versant du Ciron… Barrières peu franchissables pour la faune qui s'ajoute aux barrières existantes (autoroute A65) entravant les déplacements et changeant les comportements de la grande faune avec des conséquences sur l'accidentologie ; Perturbations importantes des liaisons routières existantes créant un allongement des distances parcourues quotidiennement par les habitants (temps de déplacement et coût supplémentaires…) ; Perturbations des activités sylvicoles et cynégétiques avec notamment gel des activités à l'intérieur du triangle, risque accru des incendies de forêts… Nuisances visuelle et phonique des infrastructures créées (village à moins d'1 kilomètre des voies), avec un impact accentué sur les propriétés proches du projet entrainant des pertes irréversibles des valeurs du foncier ; Absence de retombées en termes de développement pour la commune : pas de désenclavement, pas de compensations fiscales pour les dommages subis…
1797	Envoyé le : 08 /12 / 2014 Nom : TIXIER Prénom : BERNARD Département de résidence : 47 commune de résidence : FOULAYRONNES lieu concerné par vos observations (commune, département) : LOT ET GARONNE AVIS : La ligne LGV Bordeaux Toulouse est pour moi un projet trop ruineux pour notre département . En fait ,on ne sait pas le montant réel des travaux ni son financement . A ce projet ruineux pour notre région , il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement moins cher . Je pense que les habitants de Lot Et Garonne ont des besoins plus urgents qu' une ligne a grande

	vitesse . La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publique ainsi que l'irresponsabilité de nos responsables politiques .
1798	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Verardo Prénom : Aline Département de résidence : 47 commune de résidence : Agen lieu concerné par vos observations (commune, département) : Agen et lot et garonne AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Elle serait ruineuse et en tant qu'enseignante retraitée, je suis soucieuse de l'argent public : - Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). - Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher mais qui permettraient d'assurer un service public accessible à tous et limitant l'utilisation de la voiture personnelle. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité. Elle serait dévastatrice et je suis soucieuse de la protection de l'environnement au sens large (les humains, leur santé, leur patrimoine et leurs lieux de vie) : - Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. - La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEFF, Natura 2000). Notre département, réservoir de bonnes terres agricoles sera gravement impacté. Elle est inutile quand on se soucie de développement durable, de pollution et de baisse de la consommation d'énergie : - À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. - La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio

	coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Je suis complètement opposée à ce projet. Aline vérardo8UEAL
1799	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Garnier Prénom : Marcel Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : Messieurs les Commissaires Enquêteurs, Je réside à Toulouse depuis 2008 et je suis amené à me déplacer à Paris ou se trouve mon siège , ainsi qu'à l'étranger. Le seul moyen à ce jour dans ces déplacements est l'avion. Ce qui fait de nous des usagers/otages . Une métropole comme Toulouse doit bénéficier d'une LGV pour se désenclaver de ce territoire. C'est nécessaire et indispensable pour nos échanges et notre économie. Notre économie est bien évidement aussi une raison forte pour dire OUI à un tel projet. L'impact sur le tissu économique territorial et national est une réalité . Emplois créés et pour une partie pérennes dans les secteurs du BTP , mais aussi les sociétés de services, les commerces de tous types , l'hôtellerie et la restauration. L'exemple de la LGV SEA montre que sur ce projet , 1 € investi a généré 3.5 € , de production nationale. En conclusiions pour toutes ces raisons, nous devons absolument nous sentir concernés par de tels enjeux.
1800	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je suis pour la LGV Bordeaux Toulouse Bordeaux Dax qui va valoriser le Sud-Ouest du territoire français et initié l'ouverture vers la péninsule ibérique. Construire 4 LGV en même temps, oui c'est une erreur stratégique mais n'en construire aucun est encore pire. La LGV n'est pas rentable, c'est faux, SNCF fait des profits sur les LGV, mais pas assez pour certains. Pourquoi la SNCF, entreprise publique devrait faire du profit ? Quelle soit à l'équilibre n'est-il pas suffisant. On fait le procès des LGV mais qu'en est-il des routes qui mis à part les autoroutes (bien faible pourcentage du réseau) sont entièrement financés par les collectivités et donc non rentable. La LGV c'est aussi le moyen de limiter la présence de la voiture et de l'avion (plus polluant quoi qu'il en soit) : Si la LGV ne se fait pas, ne verra-t-on pas le retour de projet d'un aéroport toulousain ? Oui la LGV aura un impact sur les territoires traversées, mais c'est impact sera limité car nous avons conscience de ce qu'il est, ce n'est pas vraiment toujours le cas de l'urbanisation grandissante ou de projets de taille plus réduite

	n'ayant pas les moyens de limiter leurs impacts. La LGV sert à tous car elle libère de l'espace sur les lignes existantes pour les TER qui pourront être cadencés et en correspondance avec les TGV. La LGV est trop chère ? Elle représente 9,5 Md€ d'investissement sur 7-8 ans soit 1,5Md€ par an. Selon la répartition de SEA, RFF/SNCF assume 13% soit 200M€ par an ce qui est peu par rapport au 3Md€ par an pour l'entretien courant du réseau, l'Etat et les collectivités participe à hauteur de 40% soit 600M€ par an à comparer aux budget des 3 principaux contributeur (Etat et les 2 régions qui est de 3M€ pour la partie transport (350M€ MP, 400M€ Aquitaine, 2,2Md€ AFITF), le reste étant de l'investissement privée de la part des grandes entreprises du BTP qui ont bénéficié de la part de l'Etat d'un beau cadeau pour permettre ce financement : la vente des SEMCA. Cet investissement si il est coordonné sur un plan national (et non cumulé avec d'autres très grand projet) est totalement acceptable et à la hauteur des ambitions d'un pays comme la France. Un point apparait donc essentiels pour déterminer l'utilité publique de ce projet : l'Etat qui doit organiser la planification nationale des grands projets a t'il donné sa priorité à ce projet ? Il me semble que le rapport Duron l'a fait. Donc oui, ce projet doit aboutir et être déclaré d'utilité publique.
1801	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Castres-Gironde lieu concerné par vos observations (commune, département) : Castres-Gironde AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles", Après avoir pris connaissance du dossier de l'enquête d'utilité publique du Grands Projets du Sud Ouest (GPSO), je tiens à confirmer mon opposition à ce projet. En effet, j'estime que : Ce projet va générer des répercussions économiques importantes : - en période de modernisation de l'action publique, il est dispendieux et non rentable (cf : le rapport de la Cour des comptes du 23 octobre 2014) il ne répond pas aux attentes de la très large majorité des voyageurs qui utilisent le train avant tout pour se rendre sur leur lieu de travail La commune de Castres-Gironde se développe ainsi en partie grâce à la proximité d'une gare TER. Les générations nées à partir des années 1970 y achètent un bien immobilier car la commune concilie facilité d'accès à un grand bassin d'emploi via le TER et cadre de vie garantissant l'épanouissement de leurs enfants ; - il participe à compromettre la capacité de générations futures à répondre à leurs besoins en les engageant financièrement sur ce projet ; - il engendre des coûts supplémentaires pour la commune de Castres-Gironde (entretien des infrastructures), alors même que son budget actuel ne lui permet pas de satisfaire l'ensemble de ses besoins prioritaires. Ce projet va générer des répercussions importantes sur notre cadre de vie : - il va accentuer le morcellement de la commune de Castres-Gironde

	et le territoire va définitivement perdre son identité (alors même que ce territoire permet aujourd'hui de s'identifier et de faire vivre les liens sociaux) ; - il va altérer le corridor écologique de la vallée du Gât-Mort ; - il va sacrifier une partie du patrimoine local (château du Tuquet…) Ce projet va générer des nuisances supplémentaires : - nuisances sonores : remise en fonctionnement de gravières (extension d'une carrière de sables et de graviers avec installations de traitement et de transit de minéraux à Portets par la sté FABRIMACO), travaux, passage du TGV. D'autant que la surélévation de la voie proposée actuellement va à l'encontre de toutes les études de la propagation du son dans l'air qui montrent que la seule façon de diminuer de manière optimale sans infrastructure complémentaire la propagation du bruit est l'encaissement des voies de circulation. Certes la faune et flore seront en partie préservées mais au détriment de l'ensemble de la population locale... - nuisances sur l'environnement : le tracé passe sur le périmètre de protection rapprochée des sources de Bellefond qui fournissent l'eau potable de la commune, et malgré des études menées par des hydrogéologues pour le compte de RFF, je formule des inquiétudes sur la préservation de la qualité de cette eau. - La circulation sera fortement perturbée pendant les travaux alors qu'elle est déjà très difficile au quotidien. Au regard de l'ensemble de ces éléments et parce que je suis très attentive au bien-vivre à Castres-Gironde et dans la communauté de communes de Montesquieu, je souhaite que soit étudié le projet d'amélioration des voies existantes.
1802	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Delon Prénom : Florence Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse AVIS : La réalisation de ce projet structurant pour nos territoires participerait sans nul doute au développement et à l'essor économique du grand sud. Toulouse 4° ville de France occupe une position stratégique dans les échanges socio économique de l'hexagone mais reste encore malgré tout bien trop enclavée. Cette nouvelle lgv permettrait et faciliterait l'augmentation et la compétitivité des échanges entre tous les acteurs économiques de ces deux métropoles : Bordeaux et Toulouse et plus tard vers la méditerranée. Pensons à l'avenir de nos générations futures pour qui nous devons nous montrer responsables en construisant des réseaux de transport performants afin de leur offrir la possibilité de diffuser, partager et enrichir leur expérience et savoir faire pour enrichir leur pays et même au delà de ses frontières.
1803	Envoyé le 08/12/2014 Nom : MEDINA Prénom : Stephane Département de résidence : 31 commune de résidence : FRONTON lieu concerné par vos observations (commune, département) : haute garonne AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles",

Ayant pu participer à la réunion du 3 novembre dernier à Bressols, et en ce qui me concerne, pour la 1er fois à une réunion d'enquête d'utilité publique, j'ai fortement apprécié, comme vous l'avez souligné, la qualité du débat démocratique et la possibilité que nous avions dans notre pays de pouvoir échanger sur de tel projet.
Je profite d'ailleurs de ce courrier pour vous remercier, sans aucune démagogie, et avec tout le respect que je dois à votre fonction, de la qualité de vos interventions et la neutralité et la réserve dont vous avez su fait preuve à l'égard des deux parties, sans omettre la part d'humanité nécessaire auprès des personnes directement concernées et impactées "négativement" par ce projet.

Au-delà des expropriations forcément déchirantes pour ceux qui les subissent, et des malheureux dégâts collatéraux parfois inévitables pour le bien commun d'un projet d'ampleur et d'utilité publique, j'ai été fortement impressionné par l'argumentation structurée et précise de bon nombres d'intervenants, pas nécessairement concernés directement par le passage du LGV dans leur jardin.

A l'inverse, si Monsieur BAYLE, même si épuisé par nombre de réunions et d'attaques, mais rompu à cet exercice et avec une grande intelligence, a répondu à chaque questions, objectivement, beaucoup d'entre elles sont souvent restées évasives.
J'imagine volontier combien cet exercice doit-être éprouvant pour lui, et il n'a à aucun moment manqué de respect à ces opposants, souvent plus agressifs et peut-être pas toujours aussi respectueux.
Mais malgré le sérieux apporté à ses réponses, de nombreuses zones d'ombres subsistes clairement sur ce projet, notamment sur les objectifs principaux de ce projet (temps, répétabilité journalière), le potentiel réel (nombre de fréquentation, besoins concrets), les supports financiers ("cela devrait" "nous n'en sommes pas sûr à ce stade").
Si nous ne parlions que de 9 millions, le débat n'aurait pas lieu d'être. Mais la dimension financières, sociales, humaines et environnementales de ce projet ne peuvent souffrir le doute.
Si je suis favorable aux projets d'aménagements du territoire porteur d'emplois, de perspective d'évolution positive pour l'homme, d'ouverture vers le monde, et que je me considère plutôt comme progressiste, en l'occurrence, a t'on le droit d'avoir autant d'inconnus dans un projet qui nous engage pour autant d'années ?
Monsieur le président, je veux croire en France que nous puissions nous montrer sage et ne pas reproduire les mêmes erreurs pour un avenir meilleur.

Merci à votre équipe pour le colossal travail que vous allez devoir mener dans les jours à venir.

Vous remerciant pour le temps que vous aurez consacré à cette lecture, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de sincères salutations,

Bien cordialement,
Stéphane MEDINA.

PS : Le coordinateur "professeur à science po", soit c'est un excellent comédien qui a réussi à faire converger les tensions vers lui et non pas vers mr Bayle, soit sa place n'était pas là...mais je pense que je ne vous apprends rien....

1804	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : GEVERS Prénom : Georges Département de résidence : 33 commune de résidence : SALLES lieu concerné par vos observations (commune, département) : SALLES Gironde AVIS : Est-il indispensable de gagner quelques dizaines de minutes entre Bordeaux et Dax ou Toulouse ? Cela va détruire des centaines d'hectares et couter des millions d'Euros et générer de nombreux désagréments pour les habitants qui seront voisins de ces lignes. Vu l'endettement de la France je pense qu'il serait plus sage d'arreter ce genre de dépenses inutiles. Donc avis défavorable.
1805	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : BERARD Prénom : Anne Département de résidence : 69 commune de résidence : LYON lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : Monsieur, Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, je vous prie de bien vouloir considérer les points suivants : Comme cela l'a été maintes fois étudié, la construction de nouvelles lignes à grandes vitesses n'est pas rentable(1) si l'on considère le coût des travaux puis de maintenance. De surcroît : • Le gain de temps estimé est-il à la hauteur des dépenses engendrées ? • Ne faudrait-il pas mieux rénover et améliorer la ligne existante ? L'expérience de lignes rénovées a été faite par ailleurs en France, avec un matériel roulant de qualité, qui a conduit à une telle amélioration du service que le nombre d'usagers a dépassé les estimations initiales ; • Le coût en sera bien moindre, pour un résultat similaire, que ce soit pour les usages locaux que pour l'attractivité économique de la région ; • Cela correspond à la ligne directrice adoptée aujourd'hui dans le pays en matière d'offre de transport ferroviaire. Par ailleurs, le tracé envisagé va détruire des surfaces agricoles ou naturelles : • Ces surfaces sont nécessaires et indispensables à notre pays ; • Pour les zones boisées : elles contribuent fortement à la diminution de l'effet de serre. Enfin, bien que cet aspect puisse apparaître moins important : le tracé impactera une large zone, dont les paysages risquent de perdre leur attrait touristique : la France est connue dans de nombreux

	autres pays à travers le monde pour ses attraits touristiques, ce que nous avons tendance à oublier : conservons nos paysages, si nous souhaitons garder cette attractivité touristique. Aussi, je vous fais part de mon désaccord pour ce projet. Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie de recevoir l'expression de mes salutations distinguées, A. BERARD (1) Voir aussi rapport de la cour des comptes publié le 23 octobre 2014 sur les lignes LGV : aucune des six liaisons TGV examinées par la Cour n'a atteint des objectifs de rentabilité.
1806	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : GRENIER Prénom : Jean-Claude Département de résidence : 33 commune de résidence : CADAUJAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : CADAUJAC 33140 AVIS : M. Jean-Claude GRENIER, Président Association Trait d'Union Cadaujac; à M. le Président de la Commission d'Enquête Publique du projet GPSO Lignes Nouvelles L'association que je préside pense depuis 2005 que le projet que vous nous présentez à l'enquête publique est: - dramatiquement coûteux pour RFF, très endetté à ce jour, et pour les finances publiques au regard de la rentabilité annoncée: toutes les études sérieuses le montrent, notamment celles faites a posteriori dans le cas de la construction d'autres lignes. - ce projet se fera au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes dont le coût a été estimé par un cabinet indépendant, de façon sérieuse, 4 fois moins cher que le présent projet. - nous ne reviendrons pas sur le tracé sinueux issu de tractations politiques locales et donc non optimisé, ni sur les dégâts environnementaux causés, des milliers d'hectares massacrés, des zones protégées (ZNIEF, Natura 2000 comme à Cadaujac), des nappes d'eau et sources touchées, etc… - en terme énergétique, de nombreux pays réduisent la vitesse des trains car on double la consommation électrique lorsque l'on passe de 220 km/h à 320 km/h. Ceci nécessite de plus des alimentations électriques surdimensionnées et la construction de nouvelles lignes à haute tension. Ceci milite en faveur d'une amélioration du réseau existant et non pour des constructions pharaoniques inutiles. Comme de nombreuses associations et organismes, de nombreux élus locaux raisonnables au regard de notre situation économique actuelle et de celle de RFF et de la SNCF, nous disons NON à ce Grand Projet Inutile Imposé. OUI à l'entretien et la modernisation des lignes existantes Le dossier présenté à l'enquête publique comporte plus de 10 00 pages; la lecture complète d'un tel document dans le temps imparti de l'enquête publique nécessite de lire une centaine de pages par jour. Peut-on considérer "normal" de proposer un document bien souvent redondant et comportant même des propositions et affirmations contradictoires ? Le but n'est-il pas d'effrayer sinon de rebuter le citoyen normal ?

Pour avoir suivi un grand nombre de réunions publiques, force est de constater que la concertation est un leurre qui a coûté beaucoup d'argent public pour un piètre résultat.

Concernant plus particulièrement la commune de Cadaujac:
Suppression des passages à niveau:
Le projet propose de supprimer quatre PN et de refaire les deux ponts actuels afin de les mettre aux normes LGV.
La commune de Cadaujac est composée de 2 centres d'activité importants, Le Bouscaut et le Centre Bourg, regroupant 80 % de la population.
Lors de création de la voie ferrée en 1855 qui coupa la commune en deux parties du Nord vers le Sud, 6 points de passage furent créés pour environ un millier d'habitants.
En 1970, la création de l'A62 provoqua une saignée supplémentaire dans la commune de Cadaujac qui comptait alors 2200 habitants: 6 passages furent conservés pour assurer un déplacement ouest-est correct pour les habitants.
En 2014, le présent projet (pièce K) propose la suppression de 4 passages à niveau alors que la commune compte plus de 5000 habitants et qu'un développement est prévu dans les prochaines années pour atteindre les 6000 habitants.
Comment une telle proposition loin de la réalité du terrain peut-elle être faite ?
Comment imaginer qu'une seule voie pourrait assurer le trafic ouest-est ?
Il est impératif qu'a minima deux autres traversées soient intégrées dans le projet.
A notre sens, une traversée souterraine rue Truchon (du type de celle réalisée au centre de Pessac) est absolument nécessaire pour soulager l'avenue du Général de Gaulle.
Par ailleurs une 2éme traversée (tunnel ou pont) au regard de la rue du Courdouney débouchant sur la D 108 serait judicieuse compte tenu de la largeur de cette rue et de son arrivée dégagée sur la D1113.
Il est surprenant qu'une telle solution techniquement évidente n'ait pas été retenue.
Les documents du projet sont flous à ce sujet.
Dans le document de mise en compatibilité du PLU de Cadaujac, p. 11 du document RFF, on trouve "dans le prolongement de la rue Plombart, un pont rail sera mis en place pour permettre les itinéraires mode doux". Cette rue est étroite, le tunnel sous l'autoroute est lui aussi étroit et enfin, l'arrivée pentue sur la D1113 est dangereuse et quasiment impossible à aménager.
Dans la p. 142 de l'étude d'impact, un franchissement pour les piétons et les cyclistes serait mis en place au regard de l'allée des Genêts, un autre peut être rue Truchon.
Aucune de ces propositions n'apportera la solution aux problèmes de circulation automobile posés par la fermeture de quatre PN.
Il est donc impératif que les acteurs du projet proposent une solution technique durable afin que les habitants de la commune de Cadaujac puissent continuer à vivre de manière à peu près normale et de se déplacer correctement.
Comment clamer la protection de l'environnement et du cadre vie quand on contraindra les habitants voulant franchir la ligne LGV à parcourir plusieurs kilomètres.

Nous terminerons en regrettant que le Moulin Noir, un site remarquable soit effacé du patrimoine cadaujacais, un désastre qui pourrait, peut être, être évité.

En vous remerciant Monsieur le Président, de bien vouloir prendre en considération ces remarques,
Veuillez agréer l'expression de mes sentiments distingués.

	PS: contribution adressée aussi par courrier.
1807	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Balizac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Balizac AVIS / Je suis opposée à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Plus que jamais, nous devons rationaliser nos actions : - pour du simple bon sens : *Nul besoin de rajouter l'impact des LGV qui n'apportent qu'un gain de temps tout relatif à une poignée de business men qui n'ont toujours pas compris qu'être dans le coup au 21° siècle, c'est d'employer des technologies nouvelles, à savoir le numérique. Quel besoin d'être physiquement sur les lieux d'une rencontre quand une web conférence peut répondre au besoin ? *Ne pas considérer la rénovation des lignes actuelles se résume à du gaspillage des installations en place et des espaces naturels ou verts restants. Quand toutes les études indépendantes s'accordent à dire que les axes ne sont pas saturés et qu'en améliorant les process d'exploitation on peut raccourcir les temps de trajets, pourquoi s'enfermer dans une voie qui ruinera la région entière et coupera les fonds pour d'autres projet sur des années à venir ? *Toulouse a beau être un pôle industriel et d'activités, la ville n'en est pas davantage sur les axes France-Espagne, qui contournent les Pyrénées. A l'heure de la décentralisation et de l'Europe, pourquoi vouloir se raccrocher encore à Paris ? L'axe Bordeaux-Espagne existe déjà et possède un tracé qui permet la grande vitesse en le modernisant. Pourquoi passer par Mont de Marsan ? Le tracé est-il décidé par des ingénieurs ou des politiques ? Si ce sont ces derniers, on peut douter du rendement et de l'efficacité des LGV. La question de l'énergie est essentielle : la dépense énergétique pour faire rouler des trains à plus de 320 km/h est-elle raisonnée ? - pour des raisons sociétales : la situation de crise dans laquelle les gouvernements nous baignent nous amène à devoir faire des choix. Il existe des actions bien plus prioritaires que la constructions de lignes LGV, qui n'ont pour but que de faire rouler plus ceux qui en ont les moyens. A l'heure où tous les français se serrent la ceinture, il impensable de choisir la mise en oeuvre de tels projets fussent-ils pour l'avenir du pays. Un train à 200 km/h pour tous vaut mieux qu'un autre à 320 pour quelques aparatchiks. - sur notre environnement : la pression est déjà grande sur notre environnement tant au niveau des cultures, de l'urbanisation, de la création de gravières qui viennent alourdir l'impact des projets comme les autoroutes. Les axes comme les autoroutes ou les LGV coupent brutalement la circulation des espèces animales qui ont déjà du mal à assumer la pression du développement de l'urbanisme. Comment peuvent-ils subvenir à leurs besoins en étant cloisonnés dans des espaces de plus en plus restreints et desquels il ne peuvent s'échapper ? Quand ont ajoute à cela la pollution des sols, on ne peut qu'imaginer un avenir noir.

	L'Aquitaine est encore une zone qui offre de larges territoires verts. Il ne faut plus que cela soit considéré comme un problème, mais comme une chance. D'autres orientation économiques sont possibles, pas celle qui nous sera imposées par des magnats du BTP ou et de l'industrie ou encore de politiciens corrompus. A l'heure du débat public, il est important que la Démocratie soit respectée, et non pas trahie comme en 2005. Sans quoi, il ne faut pas s'étonner de la radicalisation des mouvements citoyens comme Sivens, dernièrement.
1808	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : Hossegor Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
1809	Envoyé le 08/12/2014 Nom : papiau Prénom : françois Département de résidence : 33 Commune de résidence : cadaujac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : cadaujac AVIS : le tracé de la LGV à Cadaujac va avoir des conséquences désastreuses en terme de circulation, en effet à l'heure actuelle il existe 6 points de passage (2 ponts et 4 passages à niveau) entre le nord et le sud de la ville distants de 600m environ après le passage de la lgv il n'en restera plus que deux séparés de 4 km. Cadaujac est impacté fortement par la croissance des villes le long de la garonne. le tracé retenu et proposé va couper la ville en deux il n'est même pas proposé de passages pour les circulations douces qui pourraient se situer en lieu et place des passages à niveau moulin noir et Truchon entre autres. force est de constater l'inéquité de traitement entre les communes mieux dotées dans le projet LGV (st Médard d'eyrans et villenave d'ornon)
1810	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Durand Prénom : Marie-France Département de résidence : 82 Commune de résidence : Angeville Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ligne GPSO AVIS : Bonjour Voici une intéressante prise de position du Parti de Gauche sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse : Ligne à Grande Vitesse « Toulouse-Bordeaux », pour nous c'est non ! Samedi 6 Décembre 2014 Manuel Bompard

	L'enquête publique concernant la LGV Bordeaux-Toulouse est en cours. Le Parti de Gauche dénonce les incohérences dans lesquelles avance ce projet. Si un raccordement rapide par le train est nécessaire pour notre région afin de réduire le recours au transport aérien, celui-ci ne peut se faire dans des conditions qui mettent en péril les principes du service public, de la planification écologique et de l'égalité entre les citoyens. Nous condamnons l'absence de transparence concernant le mode de financement proposé par le gouvernement. Cette question fondamentale est anormalement absente de l'enquête publique. Nos élu-e-s se sont opposés au protocole de financement en Partenariat Public Privé (PPP) du tronçon Tours-Bordeaux, considérant que les fonds publics doivent aller au service public et non au bénéfice d'un groupe financier privé. Malgré des demandes réitérées, aucune clarification n'est intervenue à ce jour concernant le mode de financement du tronçon Toulouse-Bordeaux. L'opacité est totale concernant la participation des collectivités territoriales pour un projet qui avoisine les 10 milliards d'euros. Le gouvernement prévoyait de mobiliser l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport. L'abandon de l'écotaxe qui devait financer cette agence, rend probable un appel plus important encore aux collectivités. Celles-ci participent déjà au-delà de leurs compétences au développement ferroviaire. Ainsi, le Conseil régional Midi-Pyrénées finance la modernisation des voies TER alors qu'il s'agit de la responsabilité de Réseau Ferré de France. Mais la ponction opérée par le gouvernement sur les budgets locaux par l'austérité et la baisse des dotations (157 millions de moins pour le Conseil Régional de Midi-Pyrénées d'ici 2017) rend illusoire un apport nouveau des collectivités, sauf à réduire fortement leurs autres missions de service public. Une nouvelle voie ne peut avoir de sens du point de vue de l'intérêt général qu'à la condition qu'elle permette une extension du service ferroviaire global, y compris du fret, dans une logique de maillage des territoires et d'égalité. Elle devient contreproductive si la recherche de sa rentabilité implique une diminution de l'offre globale de transport. Sous prétexte de réforme territoriale, le gouvernement compte se désengager à terme de 75% des lignes « d'intérêt national » en transférant les compétences aux régions dont les budgets sont déjà contraints. La fermeture de la ligne Luchon-Montréjeau ou les annonces récentes de la SNCF qui travaille à un terminus de la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) à Brive, confirment le risque que la LGV s'accompagne d'un abandon des lignes de proximité. Par ailleurs, en inscrivant dans le projet de loi « Libérer l'activité » la libéralisation totale du transport en autocar pour « multiplier les autocars entre les villes françaises, moins chers que les trains », le ministre Macron signe la fin de l'égalité entre les citoyens, qui ne peut être garantie en l'absence d'un maillage ferroviaire dense. Plutôt que la LGV à 10 milliards d'euros pour quelques-uns et l'autocar pour les autres, le Parti de Gauche fait le choix du train pour tous. Il se prononce ainsi contre le projet de LGV porté par le gouvernement dans le cadre de l'enquête publique. Il appelle tous les acteurs concernés à défendre des solutions alternatives comme l'aménagement et la modernisation de la ligne actuelle POLT qui permet de relier directement Toulouse à Paris, tout en desservant les gares intermédiaires.

	Il refuse la logique sous-jacente à ce projet de l'aménagement du territoire en grands pôles métropolitains en concurrence économique, laissant à l'abandon des territoires ruraux et des villes moyennes délaissés des politiques publiques. Il promeut au contraire les principes de solidarité et de complémentarité entre les territoires. Il appelle tous les acteurs concernés à défendre le principe d'un grand plan national des transports et déplacements qui mette au premier plan l'intérêt général et l'impératif écologique. Avec : • La réunification du système public ferroviaire et la désobéissance aux directives européennes d'ouverture à la concurrence du transport voyageur. • Le refus du démantèlement du maillage ferroviaire et l'engagement d'investissements massifs pour la rénovation des voies sous maitrise publique. • Une politique volontariste de développement du transport public de marchandise par rail pour en finir avec la politique du tout-camion. • Des mesures pour favoriser la relocalisation de l'activité économique et refuser la spécialisation des territoires qui génère transports subis, stress et pollution. • Le refus de la réforme territoriale du gouvernement qui réduit la souveraineté populaire et concentre les pouvoirs au niveau métropolitain. • L'appel au Peuple pour une assemblée constituante qui établira les règles d'une 6ème République permettant aux citoyens de décider de l'organisation territoriale du pays. lien : https://www.lepartidegauche.fr/actualites/actualite/ligne-grande-vitesse-toulouse-bordeaux-pour-nous-c-est-non-30997 Cordialement. Marie-France Durand
1811	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Salles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : La liaison LGV entre grandes métropoles, n'intéressera que les habitants de ces métropoles. En plus, cela va favoriser leur croissance en population, ce qui n'est pas à priori favorable pour l'ensemble du territoire. Enfin, les coûts ont déjà une incidence désastreuse sur le maintien et le développement des liaisons interrégionales et régionales. Nous sommes malheureusement en crise financière. Des lignes ferroviaires vont être abandonnées faute de moyen. C'est déjà le cas pour la liaison Bordeaux – Lyon. Cette ligne existait depuis la fin du XIXème siècle. Elle est maintenant fermée !!! Ce projet pharaonique va à l'encontre des populations rurales et des villes moyennes. Ils verront passer les TGV. C'est la majorité de la population qui va en pâtir. Il aurait était nécessaire de construire un projet qui concerne tous les français et non un projet pour les métropoles seulement Enfin, les dégâts écologiques sont très graves. Selon les dernières

	estimations fournies par RFF, les 327 km de lignes à grande vitesse vont consommer 2865 ha de forêts. Le triangle ferroviaire de Bernos Beaulac est situé sur l'une des plus remarquables forêts d'Europe constituée d'une hêtraie résiduaire et de zones humides protégées par trois Znieff, 32 parcelles classées en espace naturel sensible et une zone Nature 2000. Ce projet conduirait à un cloisonnement du territoire qui va à l'encontre du maintient de la biodiversité et des continuités écologiques. Suite aux remarques énoncées ci-dessus, je vous demande Monsieur le Commissaire enquêteur de bien vouloir émettre un avis négatif au Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest.
1812	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Bernard Prénom : Georges Département de résidence : 33 Commune de résidence : Captieux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : l' ensemble du projet GPSO AVIS : À Monsieur le président de la commission d'enquête Je tiens à vous dire que je suis fermement opposé à la création des lignes nouvelles vers Toulouse et vers l'Espagne du projet GPSO. Je ne reprendrai pas tous les arguments déjà avancés, mieux que je ne saurais le faire, aussi bien sur les nuisances environnementales – pourtant je déplore chaque jour les atteintes irréversibles au milieu naturel que nous aimons créées par la mise en œuvre de l'A 65 – que sur les coûts prohibitifs de ces réalisations. Je pense cependant que l'argent public de plus en plus difficile à mobiliser doit être en priorité consacré à l'amélioration des performances du réseau existant, amélioration qui est indispensable aux utilisateurs des « trains du quotidien », 92 % contre 8 % pour les utilisateurs du TGV. Pour trois ou quatre fois moins d'argent la mise à niveau du réseau existant permettrait de gagner Toulouse où la frontière espagnole dans des temps tout à fait raisonnables en profitant de la qualité d'un voyage en train. Les quelques minutes – au mieux une trentaine – gagnées ne justifient en rien la création de ces équipements. Le modèle TGV est déjà dépassé : 10 ans déjà depuis le début du grand débat public, 15 ans au moins avant l'éventuelle réalisation de ces projets, pendant ce temps le monde continue de changer – visioconférence, télétravail, covoiturage… –. L'entêtement à prôner le" toujours plus vite" quels qu'en soient les coûts financiers sociaux et environnementaux serait risible s'il n'était aussi affligeant! Enfin je souhaite critiquer la démarche même de l'enquête publique. (Ce n'est pas très original puisque même notre Président l'a évoqué récemment; je crains malgré tout qu'il faille encore quelque temps pour que son idée soit suivie d'effet…) Mais pour avoir vécu tout d'abord en citoyen concerné le Grand Débat Public puis en élu local la phase de « concertation » et enfin l'enquête publique (11 000 pages de dossier !), je n'ai à aucun moment reconnu là un exercice démocratique, en tout cas tel que je le conçois, mais beaucoup de discours d'experts contre de la

	connaissance du quotidien, beaucoup plus de communication que d'information véritable, la volonté imperturbable d'avancer en confiant au temps le désintérêt puis la résignation des populations concernées. Si tous ceux qui sont opposés à ces projets n'étaient pas déjà résignés, vous seriez submergés de contributions refusant les GPSO. J'espère Monsieur le Président que vous y penserez au moment de rendre votre avis. Avec mes sincères salutations
1813	Envoyé le 08/12/2014 Nom : GASNIER Prénom : JEAN-LUC Département de résidence : 33 Commune de résidence : EYSINES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde, Landes, Pyrénées atlantiques, Lot et Garonne, Haute Garonne AVIS : Ce projet de lignes TGV est particulièrement coûteux alors même que la SNCF et RFF sont déjà trop endettés. Les tarifs SNCF ne cessent de grimper alors même qu'il conviendrait d'encourager les déplacements en train (et non pas en autocar !), à l'heure du réchauffement climatique. Le maillage du territoire, l'accessibilité et le coût sont des éléments déterminants pour permettre à la SNCF de concurrencer efficacement la route et de remplir ses missions de service public. La rénovation des lignes existantes et la modernisation du matériel roulant capable d'emprunter des voies "normales" seraient beaucoup plus efficace de ce point de vue. Consacrer des milliards d'euros pour gagner un quart d'heure de temps de parcours entre Bordeaux et Bayonne par exemple est vraiment déraisonnable. D'autre part, l'impact écologique est très négatif. Nous ne pouvons pas à la fois déplorer la perte de biodiversité de nos territoires, la disparition progressive des espèces, et multiplier les emprises pour des travaux de toutes sortes. Les citoyens de ce pays ne sont pas tous des "turbo-cadres" remboursés par leurs entreprises, il y a aussi des personnes à revenus modestes, des étudiants, des chômeurs, qui aspirent à se déplacer dans des conditions accessibles (du point de vue de la proximité et financièrement).
1814	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Queille Prénom : Alice Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux AVIS : Bonjour, concernant les projets de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax, je suis opposée à un projet dont le financement n'est pas connu, je suis opposée à un projet dont les coûts sont indéterminés et je suis enfin opposée à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités. A bon entendeur.

1815	Envoyé le 08/12/2014 Nom : GASNIER Prénom : Jean-Luc Département de résidence : 33 Commune de résidence : EYSINES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde, Landes, Pyrénées atlantiques, Lot et Garonne, Haute Garonne AVIS : Ce projet de lignes TGV est particulièrement coûteux alors même que la SNCF et RFF sont déjà trop endettés. Les tarifs SNCF ne cessent de grimper alors même qu'il conviendrait d'encourager les déplacements en train (et non pas en autocar !), à l'heure du réchauffement climatique. Le maillage du territoire, l'accessibilité et le coût sont des éléments déterminants pour permettre à la SNCF de concurrencer efficacement la route et de remplir ses missions de service public. La rénovation des lignes existantes et la modernisation du matériel roulant capable d'emprunter des voies "normales" seraient beaucoup plus efficace de ce point de vue. Consacrer des milliards d'euros pour gagner un quart d'heure de temps de parcours entre Bordeaux et Bayonne par exemple est vraiment déraisonnable. D'autre part, l'impact écologique est très négatif. Nous ne pouvons pas à la fois déplorer la perte de biodiversité de nos territoires, la disparition progressive des espèces, et multiplier les emprises pour des travaux de toutes sortes. Les citoyens de ce pays ne sont pas tous des "turbo-cadres" remboursés par leurs entreprises, il y a aussi des personnes à revenus modestes, des étudiants, des chômeurs, qui aspirent à se déplacer dans des conditions accessibles (du point de vue de la proximité et financièrement).
1816	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : BOMMES Lieu concerné par vos observations (commune, département) :Sauternes AVIS : Un cri du coeur de viens pousser ici, pour moi simple habitante il apparait que les impacts locaux ne sont pas clairement définis et mesurés. Sur le Prix et l'utilité dite publique : On parle de 9 a 15 milliards d'euros pour une ligne qu'on empruntera certainement jamais a moins que vous rendiez a Dax pour gagner quelques minutes de trajet jusqu'à Paris? un gain de temps dérisoire pour peu de bénéficiaires, que clairement on va encore nous demander de payer. Le sentiment, c'est que c'est pour créer uniquement un maillage européen, qui ne desservira pas mieux les régions! pour écouler les TGV non vendus aussi! Je ne suis ni militante active ni super écolo a dire non a tout, mais en tant qu'habitante je suis très inquiète pour m'être penchée sur la question. Les mairies, communautés de commune nous alertent aussi, la cour des comptes a revu sa copie, les organismes comme le SAGE alertent également. La télévision et le médias s'interrogent également. C'est bien qu'il y'a un souci!!! Le 2 décembre, au lieu de mon repas d'anniversaire j'ai voulu entendre le réseau ferré de France, une

	réunion de 18h à 20h30 où chacun pouvait s'exprimer et poser ses questions. Je reprends avec mes mots ce qui a été dit et je ne pense pas déformer les propos sur le fond. Un constat : Le pot de fer contre le pot de terre, installation d'un viaduc de 400m sur un petit cour d'eau, notre trentaine de cours d'eau abimés, des zones humides dévastées pour la plupart pour récupérer du remblais alors qu'il n'y en a pas ici !! il suffit de venir voir sur place, ... avec pour réponse en face : nous verrons au fur et a mesure, nous prendrons des précautions, nous ferons des compromis, nous suivrons le protocole, ou encore nous verrons bien les retombées dans les années a venir?!??!! Svp, j'entends bien et il est normal que sur de gros chantiers il y'ait des dégâts, des dommages collatéraux, des forêts abbatues, des gens qui râlent, qui perdent leur habitat parfois et ces colères s'entendent et sont légitimes et naturelles, mais la situation ici est grave pour nous. SOS Sauternes , pas que quelques parcelles mais TOUTE L'APPELLATION, un pan de notre culture, de notre patrimoine. La situation et le devenir de l'appellation sauternes se pose donc et a été posée au RFF avec pour réponse (avec mes mots) : "le tracé passe a 30km au sud donc le sauternes n'est pas traversé. " Question a nouveau formulée par Monsieur Loyal qui a précisé que ce n'était pas son rôle mais que la question demandait une vraie réponse (toujours reprise avec mes mots) :" Le ciron est un cours d'eau qui remonte vers sauternes, est ce qu'un hydrogéologie a étudié la question de toutes ces zones humides et terrains détruits qui sont les bases du botrytis et du sauternes?" Et bien la même réponse en face "nous verrons bien au fur et a mesure !" "Et sur le fait que les produits chimiques vont être utilisés sur une zone couverte pas des cours d'eau souterrains qui communiquent entre eux?" Même réponse! Nous prendrons les précautions... Un habitant a alerté sur le fait que sur sa commune l'eau est tellement a fleur qu'ils ont interdiction de creuser a plus d'un mètre chez eux, qu'ils protègent les puits, " et tout a coup les bulldozer viennent traverser impunément ?! On nous demande de réaliser des PLU et PLUI avec prise en considération de trames vertes et bleues, de zones sur lesquelles on ne pourra plus faire, ni construire n'importe quoi, et ici le chantier traverse tranquillement sans être inquiété! a noter, notre SCOTT Sud Gironde est en cours d'élaboration, ... Sur le financement, nous sommes en période de crise, les foyers quels que soit les niveaux de vie sont impactés (moi meme je n'ai pas pû payer en 1 fois ma taxe d'habitation et c'est la premirère fois), on nous impose un train BORDEAUX DAX, mais pour qui? on ne pourra même pas l'emprunter! et à quel prix? avec des lignes Haute tension a installer aussi tout le long, mais ça c'est un autre dossier et aussi un gazoduc .... avec 1 gare dans le petit village d'Escaudes (approx. 150 habitants).. un projet pharaonique certainement extraordinaire a mener et à suivre pour les ingénieurs mais là, voilà, je compte sur vous, pour que des études serieuses soient diligentées, que le projet soient mené avec toute l'intelligence et la prudence nécessaire, en prenant le temps qu'il faut, l'eau est très importante par chez nous, les nappes efleurent et communiquent Mes mots pour vous demandez de prendre le temps et de faire venir un

	hydrogéologue, ou plusieurs et que tout ça soit vu, mes mots pour éviter un desastre économique et écologique. Merci d'avoir pris de votre temps pour me lire, Cordialement
1817	Envoyé le 08/12/2014 Nom : gesta Prénom : cyrille Département de résidence : 33 Commune de résidence : illats Lieu concerné par vos observations (commune, département) : le parc naturel des landes de cascogne AVIS : N'est-il pas inopportun en période de crise comme celle que nous traversons de dilapidé les fonds publiques sur des progrès aussi futile que ce dernier ? Juste bon à enrichirent quelque gros lobbies privés avec des couts de construction exorbitant et enorgueillir l'égaux mal placé de certains de nos élus ? N'avez-vous pas tiré la leçon du fiasco de l'autoroute A65 au bord de la banqueroute ? Jusqu'où étés vous prêts à aller pour détruire le plus grand massifs forestier de France pour assouvir vos besoins personnels nombrilistes au détriment des espaces naturels et de leur population ? STOP REDESCENDEZ SUR TERRE !!!
1818	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Lacoste Lagrange Prénom : Christophe Département de résidence : 33 Commune de résidence : Beautiran Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Beautiran - Castres Bonjour, Comment RFF peut avoir le droit de passer dans la zone de protection des captages de la belle Fond qui alimente en eau potable Bordeaux et sa communauté de commune. De plus Comment RFF peut assure pouvoir construire a grand frais des plate forme pour passer au dessus de zone humide NATURA 2000 en assurant ne pas faire vibres les sols(argile) ayant de l'eau potable. Quand nous voyons aujourd'hui l'état des finances de la France ainsi que celle de RFF ne serai t il pas judicieux de rénover les voies actuelles avec des budgets inférieur; ce qui éviterait des catastrophes comme celle de Bretigny.
1819	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : Saint Sauveur Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : Je suis opposée à la construction et à la mise en service de cette nouvelle ligne.

	En effet je ne comprends pas comment il est envisageable de gaspiller autant de millions d'euros dans ce projet, alors que de nombreuses lignes existent déjà et nécessiteraient uniquement des travaux de rénovations. Comment un projet aussi couteux pourrait constituer un avantage économique pour les régions, sachant qu'il existe d'autres solutions plus économes et qu'il faudrait plusieurs dizaines d'années pour le rentabiliser...? De plus, je suis sceptique quant à l'entretien futur des autres voies qui sont déjà dans un état pitoyable à ce jour, et que l'on délaisse de plus en plus... Sans parler de tous les arrêts que l'on supprime et qui eux, constituent un véritable avantage pour les habitant qui ont besoin de se déplacer pour travailler. J'entends aussi que cela permettra de rapprocher Toulouse de Paris... A tous ceux qui ne le savent pas, aujourd'hui de nombreux vols existent au départ de l'aéroport Toulouse Blagnac qui sera aussi très prochainement beacoup plus accessible à tous les habitants du Grand Toulouse avec l'extension du Tramway...! Ces trajets sont plus rapides, moins coûteux et plus fiables... ! N'oublions pas non plus que ce projet sera aussi destructeur pour l'environnement ! Où est la responsabilité environnementale de nos élus qui n'hésitent pas à massacrer autant d'espaces verts? Bref, je pense que ce projet est plein de non sens et d'abérations et j'espère qu'il sera enterré aussi vite qu'il a vu le jour.
1820	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : 47 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : Il ne m'apparait pas opportun de construire une ligne LGV pour les raisons suivantes : - l'impact sur l'environnement trés négatif (en outre non respect de l'Art 1 du Grenelle de l'Environnement) - coût du projet prohibitif - les modalités de financement ne sont pas connues (non financé par L'Europe) - les données publiées par RFF sont erronées (trafic) et trés sous évaluées (côuts) - la rentabilité d'un tel projet n'est jamais démontrée (cf lignes LGV existantes) - logique économique discutable (le développement des villes intermédiaires comme Agen,Montauban,... n'est pas démontré) - l'intérêt général d'un tel projet est là aussi loin d'être démontré je demande l'abandon de ce projet de ligne LGV et le maintien, avec modernisation des lignes actuelles TGV.
1821	Envoyé le 08/12/2014 Nom : SEGALEN Prénom : Anne

	Département de résidence : 33 Commune de résidence : salles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : bordeaux/toulouse/dax AVIS : Monsieur le Commissaire Enquêteur, De prime abord, ce projet peut paraître séduisant : vitesse des déplacements, liaison entre grandes métropoles, progrès techniques, atouts économiques… Mais en y regardant d'un peu plus près, de nombreux inconvénients sautent aux yeux. En effet gagner, une demi-heure ou une heure sur le trajet n'est pas essentiel. Je n'ai pas besoin d'aller vite. Je veux même vivre lentement et calmement des ressources locales, dans un développement local durable. L'Allemagne a choisi des trains plus confortables et moins couteux qui vont jusqu'à 250 km/h Vu l'endettement de RFF de 44 milliards d'euros, il semblerait préférable de rénover les lignes actuelles, voir de les doubler pour le fret afin de répondre à la demande ce qui serait beaucoup moins onéreux. La liaison LGV entre grandes métropoles, n'intéressera que les habitants de ces métropoles. En plus, cela va favoriser leur croissance en population, ce qui n'est pas à priori favorable pour l'ensemble du territoire. Enfin, les coûts ont déjà une incidence désastreuse sur le maintien et le développement des liaisons interrégionales et régionales. Nous sommes malheureusement en crise financière. Des lignes ferroviaires vont être abandonnées faute de moyen. C'est déjà le cas pour la liaison Bordeaux – Lyon. Cette ligne existait depuis la fin du XIXème siècle. Elle est maintenant fermée !!! Ce projet pharaonique va à l'encontre des populations rurales et des villes moyennes. Ils verront passer les TGV. C'est la majorité de la population qui va en pâtir. Il aurait était nécessaire de construire un projet qui concerne tous les français et non un projet pour les métropoles seulement Enfin, les dégâts écologiques sont très graves. Selon les dernières estimations fournies par RFF, les 327 km de lignes à grande vitesse vont consommer 2865 ha de forêts. Le triangle ferroviaire de Bernos Beaulac est situé sur l'une des plus remarquables forêts d'Europe constituée d'une hêtraie résiduaire et de zones humides protégées par trois Znieff, 32 parcelles classées en espace naturel sensible et une zone Nature 2000. Ce projet conduirait à un cloisonnement du territoire qui va à l'encontre du maintient de la biodiversité et des continuités écologiques. Suite aux remarques énoncées ci-dessus, je vous demande Monsieur le Commissaire enquêteur de bien vouloir émettre un avis négatif au Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest.
1822	Envoyé le 08/12/2014 Nom : JEANSON Prénom : Stéphane Département de résidence : 40 Commune de résidence : DAX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : DAX AVIS : Bonjour, Je dirige une société informatique SJ SOLUTIONS, présente à Dax et Paris.

	Nos effectifs : - Dax : 3 collaborateurs : 2 développeurs et 1 technicien réseau. - Paris : 3 collaborateurs : 3 techniciens réseau. Nos clients sont nationaux mais 70% de notre CA est réalisé sur Paris et RP. La mise en service de la LGV pérennisera donc les emplois sur Dax car : - nos clients se plaignent de ne pas rencontrer assez souvent l'équipe, - je fais des A/R chaque semaine et trop de temps perdu. Cordialement.
1823	Envoyé le 08/12/2014 Nom : de colombel Prénom : Guillaume Département de résidence : 33 Commune de résidence : Uzeste Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Préchac - Gironde AVIS : Je suis fermement opposé à la construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne pour les nombreuses raisons suivantes : Projet illégitime, inutile et ridicule Ce tracé est incohérent sur le plan géographique car la voie la plus directe pour aller de Bordeaux à Toulouse ne passe pas par le Sud-Gironde. De même, le plus court trajet pour aller de Bordeaux à la frontière espagnole (Irun) ne passe pas non plus par la commune de Préchac. Il existe déjà des lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax qui ne demandent qu'à être entretenues, modernisées et sécurisées. Il existe une ligne historique Paris-Toulouse qui passe par Orléans et Limoges mal entretenue au point qu'il s'y est produit un déraillement meurtrier le 13 juillet 2013 (Brétigny-91) Seul le gain de temps pour les voyageurs pressés est sans cesse mis en avant. Dans l'analyse socio-économique, ni la perte de temps des usagers pour rallier les gares nouvelles depuis les centres villes, ni les détours pour passer d'un côté à l'autre de la ligne et encore moins les pertes de valeur du foncier dans les zones impactées n'ont été pris en compte. Au moment où la dette de la France bat tous les records, où RFF peine à trouver les fonds nécessaires à l'entretien indispensable du réseau et où l'Etat cherche par tous les moyens à réduire ses dépenses, ce projet de plus de 10 milliards d'euros s'adressera à une minorité fortunée d'usagers du rail. Depuis une dizaine d'années, date à laquelle ont débuté les premiers débats publics, il n'a jamais été tenu compte de l'avis majoritaire du public et des élus de terrain concernant l'absence de pertinence des choix proposés. Mieux encore, l'évolution de la conjoncture économique contredisant les prévisions exagérément optimistes de RFF et le développement des offres de transport alternatives (Autoroute A65, Autoroute A63, covoiturage, transport low cost, etc…) font que les lignes nouvelles et notamment le grand

projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) sont aujourd'hui encore moins justifiées qu'elles ne l'étaient hier.

- De nombreux pays européens comme l'Allemagne par exemple ont décidé de privilégier la rénovation du réseau existant et ont décidé de s'équiper en trains (LGV nouvelle génération) dont la vitesse est limitée à 250 km/h moins couteux en investissement et en exploitation.

Projet couteux et ruineux

- Estimation à plus de 13 milliards pour les 2 GPSO Bordeaux /Toulouse et Bordeaux/Espagne sachant que les estimations sont toujours largement dépassées.
  - 25 à 30 millions d'euros au km (source RFF) soit près de deux fois plus cher que la 1ère phase de la LGV Est (14.5M€ le km)
- 1 km de LGV = 30 crèches de 50 places
- 1 km de LGV = 1 lycée de 850 élèves
- 2 km de LGV = 3 maisons de retraite de 85 lits
- 20 km de LGV = 1 hôpital de 1 200 lits

« Le coût des LGV excède largement le budget que la nation peut consacrer à ses infrastructures de transport » (Mobilité 21)

- Ce projet neuf se fera au détriment de l'amélioration des voies existantes et de la maintenance. L'amélioration des voies existantes couterait 4 fois moins cher ! La rénovation de la ligne existante permettrait d'atteindre les objectifs suivants :
  - 40 TER permettant de transporter 4M de passagers / an (200 000 actuellement)
  - 20 TGV / jour soit une progression de 50%
  - 150 trains de fret (7 fois plus qu'actuellement)
  - Réduire les nuisances sonores pour tous les riverains

Etude validée par le cabinet suisse CITEC

- Aucun plan de financement connu ou révélé à ce jour. En effet, la communication à ce sujet reste floue. La répartition entre les différents partenaires semble être 50-50 (50% public, 50% privé) Entre les différents partenaires publics, la répartition donnerait 50% pour l'état et 50% pour les collectivités avec 1/3 pour le conseil régional, 1/3 pour les départements et 1/3 pour les communautés d'agglomération. On apprend enfin que cette répartition théorique ne sera pas respectée et qu'elle risque de varier en fonction des secteurs géographiques et de l'importance du fret. Quel imbroglio ! Quant au financement privé, il sera apporté par le constructeur qui en échange percevra un loyer pendant une période probable de 50 ans. Dans tous les cas, c'est le contribuable qui subira d'une manière ou d'une autre la pression fiscale locale.

« Au plan financier, un tel projet n'est soutenable que par ceux qui n'auront pas à en assumer les conséquences financières, en endettement et en exploitation. Il procède d'une gouvernance de l'irresponsabilité qui a conduit notre système ferroviaire à un endettement de 44 milliards d'euros.»
Gilles Savary – Député de la 9ème circonscription de la Gironde – 20 novembre 2014

Projet dévastateur sur le plan écologique

- Suppression d'environ 4 000ha de bois, de champs et de terres agricoles et viticoles (6 000 pour la totalité jusqu'à

Hendaye)

- Deux trouées d'environ 3 000ha seront créées dans le massif forestier Landais. Après Martin, après Klauss, une nouvelle tempête s'annonce au moment où l'Etat et l'Europe nous allouent des crédits de plusieurs millions d'euros pour replanter la forêt dévastée par la tempête Klauss.

- Traversée et suppression d'une des plus remarquables ripisylves européennes constituée d'une hêtraie résiduaire et de zones humides protégées et classées en espaces naturels sensibles. Le Ciron, affluent de la Garonne, forme des gorges couvertes d'une forêt-galerie d'une grande richesse biologique présente depuis plus de 40 000 ans (Laboratoire BIOGECO – INRA Bordeaux). Un programme scientifique mené conjointement avec les gestionnaires impliqués dans le projet vise à préserver et conserver cette forêt qui a traversé les âges.

- Au moment où le problème de la fixation du carbone dans le cadre de la lutte contre les effets de serre est devenu un enjeu planétaire, la suppression d'environ 2 à 3 000 ha de forêt apparait comme une aberration.

- La création de tranchées risque de créer des ruptures de nappes phréatiques, de zones humides ou encore d'espaces protégés. Les sources qui alimentent notamment la CUB en eau potable sont directement menacées.

- Le décrochement ou la rupture d'une nappe phréatique conjuguée avec le réchauffement climatique serait calamiteux pour le pin maritime qui pousse beaucoup plus vite s'il a un accès direct à la nappe d'eau (Denis Loustau – INRA)

- L'effet de lisière sur le plan parasitaire est bien connu des sylviculteurs notamment pour la chenille processionnaire favorisée par la chaleur du soleil et la lumière. L'effet des lisières et des clairières sur les chablis (tempêtes) ont également été démontrés par d'importants travaux scientifiques (Brunet, Dupont etc..) qui ont d'ailleurs été communiqués au colloque de Bordeaux après la tempête Klauss le 30 juin 2009. La création de turbulences avec dégâts (arrachement des souches et cisaillement des cimes) sur de larges distances ont été mesurées à partir de la lisière allant de 10 fois la hauteur des arbres en lisière entrante jusqu'à 50 fois la hauteur en lisière sortante.

- Les corridors LGV vont sectionner des pistes DFCI, rallonger le parcours des forestiers et des services de secours notamment au niveau de la lutte contre les incendies pour au final constituer une coupure du territoire impossible à compenser.

- La création d'un tel ouvrage nécessite un apport de plus de 30 millions de m3 de matériaux soit près de 50 millions de m3 à déplacer (déblais et remblais). La proximité de ces gravières semble être une évidence sur le plan économique. En dehors de la gêne directe occasionnée par la rotation de plusieurs milliers de camions chaque jour (nuisance visuelle et sonore), le risque d'accidents de la route s'en trouve très fortement augmenté notamment vis-à-vis des cyclistes et des piétons qui sont les plus vulnérables.

- De nombreuses résidences secondaires (palombières) existent dans ou à proximité des corridors de la LGV. Certains chasseurs y vivent plusieurs semaines par an et y consacrent plusieurs mois de leur vie chaque année. « Cette activité constitue, au-delà de l'acte de chasse une dimension majeure et très largement partagée, de la

	vie sociale et familiale de notre région rurale » Gilles Savary – Député de la 9ème circonscription de la Gironde. Plus généralement, le respect des usages locaux, qu'il s'agisse de la randonnée, de la chasse et notamment de la chasse à la palombe ou de tout autre loisir ou pratique culturelle sont véritablement mis en danger. Nous avons fait le choix comme la plupart des habitants de nos villages, de vivre dans cette région où la forêt, les traditions culturelles et les vastes étendues naturelles font de cet environnement une des rares régions en France où la liberté de circuler et le cadre de vie constituent une richesse inestimable. Ce choix ne s'est pas fait sans certains sacrifices personnels, professionnels et financiers. Or ce projet de LGV ridicule, illégitime, couteux, dévastateur et inutile vient ruiner l'objectif de toute une vie sans même tenir compte de nos avis sous prétexte d'une très faible démographie et donc d'un impact social et économique sans doute réduit et donc invisible aux yeux de nos chers décideurs. Car ce grand projet de LGV est soutenu par quelques hommes politiques dont l'ego est à la mesure de ce projet pharaonique qui vise avant tout à satisfaire les intérêts économiques de quelques grands groupes industriels qui se moquent bien de savoir de quoi sont composés nos territoires ruraux qui pourtant les font vivre et les « régalent » par ailleurs (Viticulture, Vin de Sauternes, Chasse, Sylviculture, Richesse écologique et Biodiversité, Patrimoine culturel, etc…) Avec mon épouse et mes enfants, nous sommes donc fermement opposés à la réalisation de ce projet inutile. Guillaume de Colombel Conseiller Municipal – Commune de Préchac Propriétaire forestier – Commune de Préchac Directeur salarié d'une PME – Commune de Préchac Pour reprendre et paraphraser Mme Ségolène Royale Ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie à propos du barrage de Sivens : « Il y a eu manifestement une erreur d'appréciation […] Aujourd'hui, une décision de construction d'un ouvrage tel que celui-ci ne serait plus possible » Europe1 - Le 2 novembre 2014
1824	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Minnaert Prénom : Annick Département de résidence : 47 Commune de résidence : Montpezat d'agenais Lieu concerné par vos observations (commune, département) : agen, bordeaux, toulouse AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles", Après avoir pris connaissance du dossier de l'enquête d'utilité publique du Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) je tiens à confirmer mon opposition à ce projet pour les raisons suivantes : - le système ferroviaire existant dans le Sud Ouest avec les améliorations nécessaires (et mêmes prioritaires pour le secteur sud Bordeaux et nord Toulouse) peut être un meilleur facteur de développement du rail - les dégâts environnementaux sont phénoménaux

	- le cout général de 10 milliards est inconcevable vu les finances publiques d'aujourd'hui. je tiens à ce que soit privilégiées les alternatives à la LGV Veuillez agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées. Annick Minnaert
1825	Envoyé le 08-12-2014 Nom : COURJAUD Prénom : Sonia Département de résidence 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) :Gironde AVIS : Par la présente, Je tiens à signifier mon refus de la construction de la ligne LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux Dax. Je suis contre l'idée de détruire des espèces protégées et de dégrader des écosystèmes de manière irréversible. Je suis contre l'idée de défigurer des paysages et des territoires. Je suis contre l'idée de polluer encore un peu plus ces territoires par l'action des travaux publics. Et tout ça pour satisfaire une portion congrue de la clientèle de la SNCF. Il est temps de sortir de ces objectifs consuméristes et d'envisager enfin un système qui prône la décroissance et le respect de notre planète.
1826	Envoyé le 08/12/2014 Nom : PARTI DE GAUCHE GIRONDE Prénom : Département de résidence 33 Commune de résidence : BORDEAUX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Contribution du Parti de Gauche de la Gironde à l'enquête publique des Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) Le Parti de Gauche de la Gironde, par cette contribution exprime son opposition aux Grands Projets du Sud Ouest (GPSO): Lignes à Grande Vitesse, (LGV), Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax, Le Parti de Gauche, avec son programme écosocialiste souhaite un développement des services publics accessibles à tous dans le respect des territoires, de la biodiversité et des populations. Nous voulons répondre aux besoins de déplacements des habitants des zones rurales et périurbaines. Pour cela il faut améliorer les lignes de chemin de fer existantes, augmenter les dessertes des petites villes et élaborer des projets de créations de lignes de transports publics et propres pour irriguer les zones rurales et périurbaines. Nous voulons la création d'un pôle public des transports incluant l'abrogation des lois de dérégulation du ferroviaire et un plan de construction, de rénovation d'infrastructures et de développement

	des services publics de ferroutage, de fret, de transport maritime et fluvial. L'objectif étant de supprimer les camions circulant entre nos frontières et limiter l'usage des véhicules qui produisent des gaz à effet de serre. Ces projets inutiles imposés vont être ruineux et dévastateurs. Ces projets vont être ruineux pour l'état, les collectivités territoriales et RFF (Réseau Ferré de France) et la SNCF qui sont endettés et en déficit à hauteur de 50 Milliards. Le principe de financement en Partenariat Privé Public, (P.P.P.) ne favorise que les groupes du BTP et les actionnaires, surendette les collectivités et entérine la disparition du service public. Même la cour des comptes émet un avis défavorable pour ces grands projets, elle déclare : «Les nouvelles lignes LGV prévus ne sont pas budgétairement soutenables, ni leur rentabilité financière, ni leur rentabilité socio-économique, ni leur intérêt environnemental ne sont établis ». A ce jour, l'estimation de ces travaux, de 9,5 Milliards d'euros est une évaluation minimale. Si on regarde le dernier projet de ce type (LGV Tours Bordeaux),on peut constater que le coût final est en moyenne supérieur de 30% au coût annoncé. Ces Grands Projets du Sud Ouest vont impacter la vie des habitants et vont être un saccage de notre région du point de vue social et environnemental. Ces projets vont dévaster le Sud Gironde notamment le massif forestier, des hectares de vigne vont être détruits, le plus souvent sur des petites exploitations. Des zones humides, les plus remarquables de notre région vont être impactées, «triangle de la honte» au confluent du Ciron et du Barthos, Natura 2000 et ZNIEFF. Ils vont détruire la biodiversité, mettre en danger des espèces animales protégées. Ils vont aussi porter atteinte au bien vivre des populations, par la désorganisation des structures existantes. Ces projets vont entraîner des pertes financières subies, par les expropriés, les riverains du tracé, et ceux dont la maison aura perdu toute valeur. Nous, Parti de Gauche de la Gironde, nous demandons à la commission d'enquête, au regard des expressions démocratiques des populations, qui majoritairement sont opposées à ces projets, de donner un avis défavorable pour ces projets. Contribution votée par les adhérents du PG de la Gironde lors de son Assemblée Générale.
1827	Envoyé le 08122014 Nom : Pech Prénom : Julien Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LGV Bordeaux-Toulouse (33,47,82, 31) AVIS : Je rappelle ici l'étude complète du Cabinet Robert Claraco qui démontre : - La non saturation de la ligne actuelle et sa capacité à supporter une croissance des flux . - La surestimation du nombre de voyageurs potentiels et la non viabilité du modèle économique proposé. En cela, cette étude rejoint les conclusions de celles de la Cour des Comptes , de celle des experts économiques prés du gouvernement, de la commission transport de l'Assemblée Nationale... - La possibilité de modernisation de cette ligne pour des trains roulant en toute sécurité à 220 km. - Pour 3 fois moins cher la restructuration de la ligne actuelle

	Bordeaux-Toulouse permet : * Des performances identiques en terme de temps commercial réel au regard d'une LGV * Eviter la construction de gares extra-urbanisées, consommatrices de terres agricoles et induisant une rupture de charge préjudiciable au trafic des 2 lignes .*D'éviter l'effet tunnel pour les territoires traversés avec une sauvegarde active de l'espace rural et des terres agricoles. *Une consommation d'énergie maîtrisée (3 fois moins d'énergie). *L'amélioration de la sécurité et des conditions de vie des riverains (suppression des passages à niveau, clôture du linéaire ferroviaire, insonorisation des zones urbanisées). * De consacrer les économies ainsi réalisées à l'entretien des lignes du quotidien sacrifié faute des moyens gaspillés à l'inutile tout LGV; Rappelons ici les conclusions des experts concernant le dramatique accident de Brétigny, Rappelons également les propos de Guillaume PEPY, Président de la SNCF, "Chaque jour, 9 clients sur 10 de la SNCF voyagent sur un autre train que le TGV", "Trop de TGV risque de tuer la SNCF et le système ferroviaire français" . POUR L'UTILITE PUBLIQUE : AUX TRAINS DE QUELQUES UNS, NOUS PREFERONS LES TRAINS POUR TOUS OUI à la modernisation de la ligne actuelle ! OUI au TGV sur la ligne rénovée ! NON à la LGV, inutile et coûteuse !
1828	Envoyé le 8 décembre 2014 Nom : - Prénom : Département de résidence : 82 Commune de résidence : Caussade Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je ne suis pas d'accord avec le projet de construire une LGV Bordeaux-Toulouse-Dax. Merci.
1829	Envoyé le 08122014 Nom : Sève Prénom : Marc Département de résidence : 47 Commune de résidence : Montpezat d'agenais Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Monsieur le Président de la commission d'enquête "GPSO Lignes nouvelles", Après avoir pris connaissance du dossier de l'enquête d'utilité publique du Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) je tiens à confirmer mon opposition à ce projet pour les raisons suivantes : - le système ferroviaire existant dans le Sud Ouest avec les améliorations nécessaires (et mêmes prioritaires pour le secteur sud Bordeaux et nord Toulouse) peut être un meilleur facteur de développement du rail - les dégâts environnementaux sont phénoménaux - le cout général de 10 milliards est inconcevable vu les finances

	publiques d'aujourd'hui. je tiens à ce que soit privilégiées les alternatives à la LGV Veuillez agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées. Sève Marc
1830	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Becker Prénom : Yann Département de résidence : 33 Commune de résidence : Lège Cap-Ferret Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Département de la Gironde AVIS : Bonjour, Je vous envoie ce mail concernant les nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax et puis en général les nouvelles lignes LGV. Je prend assez souvent le TGV depuis une dizaine d'années et je suis sensible au gain de temps que ces nouvelles lignes vont apportés aux utilisateurs, ainsi que les emplois créés grâce à ces projets. Ce qui me dérange profondément dans ce projet c'est l'impact environnemental énorme que beaucoup de personnes semblent oublier en France. La disparition des milieux naturels est un enjeux important pour la France et je pense qu'un moyen de déplacement comme le train (normalement écologique) ne devrait pas être responsable de la disparition de ces milieux naturels. En effet, pourquoi ne pas avoir modernisé les lignes existantes et les avoir dévié lorsque cela était nécessaire ? Je suppose que c'est une histoire de courbes par rapport à la vitesse, et un enjeux financier mais je ne suis quand même pas convaincu. Peut être pourriez vous m'apporter des éléments de réponse. Cordialement. Yann Becker
1831	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Centre Régional de la Propriété Forestière d'Aquitaine Prénom : Roland de LARY Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde, Landes, Lot et Garonne AVIS : Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (Bordeaux Toulouse - Bordeaux Dax). 14 octobre au 8 décembre 2014. M. le Président,

	A la lecture des pièces du rapport il apparaît que l'impact direct sur la forêt du projet de GPSO sera de 2870 ha, principalement en Gironde, dans les Landes et en Lot-et-Garonne dans le massif des Landes de Gascogne. Outre l'effet direct, de consommation foncière, le passage de l'ouvrage induit un effet de coupure des propriétés et des parcelles forestières pouvant amener à en modifier la gestion ou la valeur globale ; il interrompt le réseau de pistes forestières servant à la gestion forestière et à la défense des forêts contre les incendies et augmente les risques pour la forêt en créant un risque accru de départs de feux et de nouvelles lisières sensibles aux dégâts de vent et aux chenilles prédatrices. Au total: • 369 pistes seront interrompues et 11 points d'eau DFCI sont pris dans les emprises, • 2870 ha de forêt seront directement défrichés, ce qui induit une perte de production potentielle de plus de 700 000 m3 (près de 10% de la récolte annuelle de bois en Aquitaine en 2012). La surface des parcelles forestières directement perturbées par le passage de la LGV peut être estimé à 14 350 ha. • 114 propriétés gérées suivant un document de gestion durable seront directement amputées ou coupées en deux. L'impact économique réel de la LGV sur la filière sylvicole, qui est un secteur économique important de la région Aquitaine (30 000 emplois directs en zone rurale, plusieurs centaines d'entreprises, un pôle de compétitivité Xylofutur) est donc sensible. A l'heure où l'industrie du bois peine à trouver les volumes suffisants pour son activité dans une ressource forestière amputée par deux tempêtes, l'impact est plus fort que les bénéfices attendus du projet. Par ailleurs les impacts spécifiques à la phase travaux (occupations temporaires) qui auront des effets durables en forêt, bien au-delà de la fin de la construction de la ligne, ne sont pas précisément évalués alors qu'ils sont susceptibles d'alourdir le bilan forestier. Comme indiqué, l'impact de l'ouvrage sur les propriétés forestières comprend: • l'amputation ou l'éclatement des parcelles unitaires de gestion • la rupture des voies de circulations à l'intérieur de la propriété et en connexion avec le réseau de circulation publique • la dévalorisation des biens foncier par la diminution de surface et l'effet de coupure. • les effets de bordure fragilisant les peuplements riverains. La consommation de foncier supplémentaire liée au rétablissement des pistes ou aux passages à gibier vient encore alourdir le bilan. Par ailleurs, sur toute la partie où la future voie nouvelle longe l'autoroute A65, les propriétés traversées sont doublement impactées. L'effet de ce cumul n'est pas recensé dans l'enquête publique alors qu'il doit intervenir dans l'évaluation de l'impact. A titre d'exemple, les aménagements fonciers liés à l'A65 sont encore en cours ! Il est nécessaire que la déclaration d'utilité publique tienne compte de ces effets complexes, qui ne peuvent être tous résolus par les procédures d'aménagement foncier agricole et forestier. Ils doivent faire l'objet d'une évaluation individuelle afin de définir les indemnités les mieux adaptées, dans un cadre négocié avec les organisations professionnelles forestières. Enfin, concernant le volet de la réparation foncière et suivant la situation locale, les aménagements fonciers peuvent ne pas être la

	meilleure réponse pour les communes forestières. Le concessionnaire doit s'engager sur le financement d'échanges et cessions amiables de biens forestiers ainsi que de l'animation nécessaire à leur réalisation. Comme indiqué, l'amputation du potentiel de production forestier est loin d'être négligeable, notamment dans le massif landais. Les défrichements doivent faire l'objet d'une compensation conforme à la note de cadrage régional sur le défrichement établie par la Préfecture de la région Aquitaine en 2012, afin de restaurer à terme ce potentiel de production. Les solutions de compensation doivent être mises en oeuvre dans la région concernée afin d'en maintenir le potentiel économique. Le dossier ne fait pas mention de l'obligation faite aux opérateurs de compenser localement et il est souhaitable que cette obligation figure dans les prescriptions imposées aux Maîtres d'ouvrage. Concernant le rétablissement des pistes forestières, et plus généralement des infrastructures servant à la défense des forêts contre l'incendies, le dossier d'enquête publique reprend les principes de réparation du réseau conformes aux préconisations de la DFCI (paragraphe 5.2.2.7 du chapitre 5 de la Pièce F Etude d'impact / volume 3.3, p. 118 et 119). Les plans font apparaître un projet de rétablissement de la circulation suffisant. Ces éléments doivent être repris tels quels dans la déclaration d'utilité publique et les engagements de l'Etat qui s'imposeront au futur concessionnaire. Par ailleurs, il doit être acté que le projet de rétablissement n'entraînera pas d'allongement de la durée des trajets pour les moyens de lutte contre les incendies et n'aboutira pas à alourdir les charges d'entretien et de fonctionnement pour les Associations Syndicales Autorisées de DFCI, responsables des infrastructures, ou les propriétaires riverains. De même, les éventuelles procédures administratives dérivant des travaux de restauration des infrastructures DFCI devront être à la charge du concessionnaire. A la lecture du dossier d'enquête publique, il se fait jour une forte inquiétude concernant les compensations environnementales qui pourront être demandées pour la destruction des habitats des 197 espèces protégées directement concernées par les emprises ou des 250 ha de zones humides identifiées dans le périmètre impacté. Ces compensations devront être définies de façon à ne pas rompre l'équilibre avec la forêt de production afin de ne pas aggraver l'impact forestier déjà lourd du projet de voies nouvelles. Il est acquis que la forêt de production permet d'héberger, directement ou dans les milieux annexes aux semis et plantations forestières une partie non négligeable de la diversité biologique impactée par l'ouvrage. L'analyse de l'impact de l'ouvrage sur la ressource en eau comporte une lacune importante. Il n'est mentionné nulle par que la nappe phréatique est le support de la production forestières, les arbres puisant l'eau nécessaire à leur croissance dans cette ressource. C'est pourtant un élément essentiel pour la définition du futur dossier loi sur l'eau au vu de l'importance des territoires forestiers directement impactés par l'ouvrage ou futurs riverains de l'infrastructure. Il est essentiel, dans le contexte du changement climatique, que l'ouvrage ferroviaire et ses annexes respectent le niveau de la nappe phréatique. Par ailleurs, la nécessaire transparence hydraulique sur les crastes et fossés forestiers est bien soulignée dans le dossier, dans les chapitres sur les activités sylvicoles. Il est indispensable que ces engagements soient repris intégralement dans la déclaration

	d'utilité publique. Enfin, le dossier d'enquête publique ne lève pas toutes les questions sur les annexes de l'ouvrage ferroviaire, notamment les infrastructures de transport nécessaires pour alimenter le chantier en phase travaux et les lignes de transport d'électricité nécessaires à l'alimentation de la future ligne LGV, qui ne sont pas sans impact forestier et mériteraient d'être précisées. En vous remerciant par avance de l'attention portée à cette contribution, je vous prie d'agréer, M. le Président, l'expression de ma parfaite considération, Roland de LARY Directeur du Centre Régional de la Propriété Forestière d'Aquitaine
1832	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Amiet Prénom : Daniel Département de résidence : 33 Commune de résidence : ST SYMPHORIEN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ST Symphorien AVIS : Bonjour , Je ne vais pas répéter ce que d'autres ont dit mieux que moi , mais je suis totalement contre ce projet ruineux pour nous tous et plus particulièrement pour le sud gironde , nous avons eu déjà 2 tempêtes qui ont mis à 0 notre forêt , il faut à présent compter 40 ans minimum pour qu'elle se reconstitue , nous avons eu la 65 qui n'est pas exploitable car trop chère , cela suffit BASTA . A coté de cela il y'a tant de chômeurs sans emploie . Arretons de tout casser , il faut changer de système , de toutes façon on serra bien obligé dans qq décennies il n'y aura plus de place pour l'homme !!!
1833	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : lapeyre Prénom : alain Département de résidence : 16 Commune de résidence : Vouzan 16410 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernos-Beaulac AVIS : Très peu de voyageurs concernés, projet ruineux ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait moins cher. Suite au différentes tempêtes le massif landais à déjà beaucoup souffert ce projet ne va pas dans le bon sens
1834	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud-Gironde AVIS : Ce projet de lignes nouvelles LGV semble totalement inadapté à l'échelle locale (effet tunnel qui ne répond pas aux arguments de désenclavement économique, répercussions environnementales,

	démantèlement de propriétés agricoles...). De surcroît, le financement du coût exorbitant de ce projet n'est pas assuré comme l'indique le rapport de la cour des comptes. https://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence L'aménagement des lignes existantes s'impose comme l'alternative la plus raisonnable et la mieux adaptée.
1835	Envoyé le 08/12/2014 Nom : PIOT Prénom : Armelle Département de résidence : 33 Commune de résidence : Captieux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Triangle Bernos-Beaulac Captieux Escaudes, Gironde AVIS : Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je suis opposée au projet du GPSO pour les raisons suivantes : Ce projet ne semble pas viable financièrement. Quel coût réel des travaux et financés par qui et pour qui? C'est un projet du siècle dernier. C'est un projet dévastateur pour l'environnement. C'est un projet qui n'apportera pas d'emploi pérenne. "La Cour des Comptes considère que le choix de nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire pour assurer le transport en commun des voyageurs sur grande distance doit être entouré de plus de garanties de pertinence et de rentabilité. L'atout environnemental du TGV en exploitation, les effets sur les territoires et le développement économique des zones desservies doivent être relativisés. Il s'ensuit que la rentabilité socio-économique des lignes à grande vitesse est systématiquement surestimée. Vu le haut niveau d'endettement de RFF, le financement des projets de LGV déjà décidés n'est pas assuré." Dans notre région, la réalisation de l'A65 s'avère déficitaire et le projet de la LGV est de la même veine, projet qui va aussi contribuer à enclaver et déstructurer ces territoires du Sud-Gironde pour l'utilisation par une minorité. Il existe des solutions alternatives pour l'aménagement des lignes existantes dont le choix serait plus cohérent et qui éviterait : L'impact dévastateur sur l'environnement, sur la forêt, sur les différentes voies et réseaux (Routes, pistes forestières, cours d'eau), sur les zones humides. Les risques de pollution des nappes phréatiques. L'époque n'est plus aux projets pharaoniques. Qui va payer les débordements, pour quelles retombées au niveau local? Quel est réellement le gain de temps de transport avec ces futurs TGV? L'enjeu est-il si important qu'il faille dénaturer des parties non négligeables de nos territoires? J'aurais aimé que les responsables de GPSO lors des débats publics soient moins flous et plus sincères sur la pertinence d'un tel projet. Je me range auprès des élus des communes impactées, des associations de la protection de la nature, des sylviculteurs, des viticulteurs et des chasseurs qui sont contre le projet et de tous ceux qui demandent la modernisation des voies existantes pour le service de

	tous. "L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif."
1836	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : CAZAUBON Prénom : Josette et Maurice Département de résidence : 47 Commune de résidence : Pont du Casse Lieu concerné par vos observations (commune, département) Traversée du Lot et Garonne AVIS : Ce projet démesuré au regard des possibilités financières de notre département, va dénaturer complètement les paysages des communes traversées, modifier d'une façon irréversible l'économie locale (agriculture céréalière, vignobles, etc...) par la suppression de centaines d'hectares de bonne terre. De plus, comment justifier la création d'une nouvelle gare sur la rive gauche de la Garonne après les travaux de ré aménagement de la gare d'Agen? Les études menées a ce jour, ont démontré leur coût de construction ÉNORME pour une fréquentation nettement en dessous des prévisions ! En outre, compte tenu du désengagement de l'état sur le financement de la ligne aérienne AGEN/PARIS, pour rentabilité insuffisante(6% du trafic passager entre ces deux villes), comment RFF peut encore écrire que ces créations (voie, gare) sont économiquement justifiées ? Il faut rappeler à nos élus décideurs, que le département de Lot et Garonne est classé parmi les départements dont le revenu par habitant est le plus bas de France et qu'une augmentation substantielle des impôts pour financer ce projet, aurait des effets désastreux sur l'ensemble des activités (commerce, Artisanat amélioration des routes etc...). Sans être contre les projets de création d' infrastructures nécessaires au développement des territoires, il nous apparaît judicieux de revoir la décision de construction d'une ligne ferroviaire nouvelle au bénéfice d'un aménagement de le voie existante entre Bordeaux et Toulouse, (si l'on veut absolument gagner quelques minutes sue ce trajet). Les sommes ainsi économisée sur ce projet PHARAMINEUX, pourraient etre reportées sur la construction d'un troisième pont vital pour le désenclavement de l'ouest Agenais et aider également au financement des travaux de la N 21. Nous espérons que ces quelques remarques, prises en considération, ajoutées a la longue liste des doléances déjà recuellies, contribueront a la prise de la seule décision possible: ARRETER CE PROJET RUINEUX POUR NOS FINANCES ET DESASTREUX POUR NOTRE CAMPAGNE.
1837	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Prénom : Département de résidence : 64 Commune de résidence : Lescar Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde - Landes AVIS : ce Grand Projet Ferroviaire du Sud Ouest arrive alors qu'il existe déjà des problèmes d'entretien sur les autres lignes. il serait plus judicieux d'entretenir et d'aménager les lignes existantes.

	par ailleurs, la fameuse A65, déjà dévastatrice sur le plan du territoire et peu fréquentée incite à réfléchir sur l'intérêt en matière de coût, d'utilité d'un tel projet ; à l'heure où se développe le co-voiturage et où le trafic des passagers par le train en est impacté. ce projet passe par un site Natura 2000. Bagatelle ! ce projet ne prend en compte que des critères économiques ? Ils ne suffisent pas à valider la pertinence d'un projet qui doit prendre en compte tous les facteurs humains et environnementaux, dans une globalité de qualité de vie, pour un présent et un futur.
1838	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Loupiac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : zone AOC Barsac et Sauternes (Gironde) AVIS : La modification programmée des conditions climatiques du secteur des "Grands Vins Liquoreux" de la Rive Gauche de la Garonne (Barsac et Sauternes) risque de modifier le fragile équilibre établi dans ce secteur privilégié entre les brumes et brouillards (du matin) avec l'alternance des moments ensoleillés et ventilés (l'après-midi) indispensable au développement particulier et original d'un champignon microscopique : le "Botrytis Cinérea " (Pourriture Noble) qui fait la grandeur de nos produits reconnus dans le monde entier. Pourquoi se priver d'un tel potentiel local et inégalé par ailleurs?
1839	Envoyé le 08/12/2014 Nom : corral Prénom : nathalie Département de résidence : 47 Commune de résidence : mongaillard Lieu concerné par vos observations (commune, département) : mongaillard lot et garonne AVIS : NON au projet ruineux qu'est la LGV Bordeaux Toulouse qui ne satisfera qu'une poignée de parlementaires qui ne s'acquitte même pas du prix du billet. Non à un coût de réalisation même pas déterminé qui reposera sur des communes, des contribuables... Non à ce projet dévastateur qui va entraîner nuisance sonore et visuelle, changement de climat en ouvrant un couloir de vents dont personne peut nous dire quelles en seront les conséquences. Non à un projet inutile alors qu'il existe des alternatives. Non à un chantier qui va reposer sur le département, les communes pour l'entretien alors qu'ils ont à peine de quoi entretenir le réseaux existant Non à des milliards de dépenses pour 15mn de trajet en moins Non au favoritisme : non à des dépenses inutiles pour 7% des utilisateurs alors 93% des autres subissent des retards quotidiens, des pertes d'emploi dû à un trafic désorganisé, des lignes non entretenues, des accidents (Brétigny, nombreux accidents sur les passages à niveaux....) Non à une surconsommation électrique que vont engendrer les passages de trains Non à une pollution supplémentaire avec le déplacement de 30 millions de m3 de matériaux et non à la nuisance sonore que les travaux vont engendrer et pour laquelle on ne peut pas nous dire à quelle hauteur elle sera ....

	Non non et non alors qu'un projet de réhabilitation a été présenté et qu'il est parfaitement réalisable pour un coût moindre. Le gouvernement nous parle de crise, de récession, d'efforts financiers mais où est l'intérêt de gaspiller autant d'argent pour une société RFF qui n'est déjà pas rentable ????? Ce projet n'est pas un projet d'utilité public au vu du rapport coût/avantages retirés par la collectivité.
1840	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : corral Prénom : christophe Département de résidence : 47 Commune de résidence : mongaillard Lieu concerné par vos observations (commune, département) : mongaillard lot et garonne AVIS : NON au projet ruineux qu'est la LGV Bordeaux Toulouse qui ne satisfera qu'une poignée de parlementaires qui ne s'acquitte même pas du prix du billet. Non à un coût de réalisation même pas déterminé qui reposera sur des communes, des contribuables... Non à ce projet dévastateur qui va entraîner nuisance sonore et visuelle, changement de climat en ouvrant un couloir de vents dont personne peut nous dire quelles en seront les conséquences. Non à un projet inutile alors qu'il existe des alternatives. Non à un chantier qui va reposer sur le département, les communes pour l'entretien alors qu'ils ont à peine de quoi entretenir le réseaux existant Non à des milliards de dépenses pour 15mn de trajet en moins Non au favoritisme : non à des dépenses inutiles pour 7% des utilisateurs alors 93% des autres subissent des retards quotidiens, des pertes d'emploi dû à un trafic désorganisé, des lignes non entretenues, des accidents (Brétigny, nombreux accidents sur les passages à niveaux....) Non à une surconsommation électrique que vont engendrer les passages de trains Non à une pollution supplémentaire avec le déplacement de 30 millions de m3 de matériaux et non à la nuisance sonore que les travaux vont engendrer et pour laquelle on ne peut pas nous dire à quelle hauteur elle sera .... Non non et non alors qu'un projet de réhabilitation a été présenté et qu'il est parfaitement réalisable pour un coût moindre. Le gouvernement nous parle de crise, de récession, d'efforts financiers mais où est l'intérêt de gaspiller autant d'argent pour une société RFF qui n'est déjà pas rentable ????? Ce projet n'est pas un projet d'utilité public au vu du rapport coût/avantages retirés par la collectivité.
1841	Envoyé le 08/12/2014 Nom : PIOT Prénom : Céline Département de résidence : 40 Commune de résidence : Mont-de-Marsan Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : En ces temps de rigueur budgétaire où l'on demande au contribuable de "se serrez la ceinture", je ne vois pas pourquoi il faudrait s'entêter à continuer ce projet de la LGV non seulement très coûteux mais aussi totalement inutile. Outre le scandale écologique et financier, construire une LGV n'a aucun sens alors qu'il faut améliorer les lignes TGV existantes et permettre un meilleur accès au réseau ferré de proximité.

	Le progrès, ce n'est pas la vitesse ; c'est permettre aux gens de pouvoir prendre le train. Comment prendre un train LGV à des kilomètres des gares existantes et quand il n'y a que quelques arrêts par jours ? Projet inutile et aberrant !!!
1842	Envoyé le 08/12/2014 Nom : DEQUICK Prénom : Hugues Département de résidence : 33 Commune de résidence : Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Porters AVIS : Aucun intérêt de détruire des vignes pour voyager un peu plus votre au bénéfice d'une poignée de personnes.
1843	Envoyé le 08/12/2014 Nom : THOMAS Prénom : Sophie Département de résidence : 75 Commune de résidence : Paris 75010 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Vallée du Ciron 33 430 AVIS : Conservation des grands crus du Sauternes par la préservation de l'écosystème local.
1844	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : Saint Vincent de paul Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Je suis opposée à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié...
1845	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Moreau Prénom : Dorothea Département de résidence : 33 Commune de résidence : Pessac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Je suis contre le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest Gagner quelques minutes de trajet pour peu de personnes ne peut dans aucun cas justifier la destruction de terrains agricoles, viticoles et bois et le non respect de sources d'eau potable. Même la cour des comptes, institution respectable, souligne les limites de la pertinence de la grande vitesse ferroviaire. Actuellement les prix des voyages en TGV sont déjà très, trop élevés, certains billets d'avions (très polluants)concurrencent largement le train. Quel est le montant réel des travaux? Qui va payer ? Je pense qu'il est plus urgent d'entretenir les voies existantes et les améliorer. Dorothea Moreau Pessac

	08.12.2014
1846	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : AMBRUS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : AMBRUS AVIS : le coût excessif de la nouvelle ligne à grande vitesse me parait un projet complétement irresponsable compte tenu des infrastructures des voies routieres très mauvaises dans le département du lot et garonne. La priorité me semble dans l'amélioration des axes routiers très faibles. Il nous faut presque 3 heures pour rejoindre cahors depuis le sortie autoroutière d'AIGUILLON. Les voies communales sont aussi en très mauvais état. Nous sommes Motards et nous le constatons à chaque sortie , les routes des départements du gers , du lot et garonne et du lot sont très accidentogènes. La priorité me semble dans la sécurité routière par une amélioration des revêtements routiers ou par la création de nouveaux axes autoroutiers (mont de marsan/ villeneuve sur lot/Cahors) (Marmande/Auch/..). Gagner queques minutes Bordeaux- Toulouse ne satisfait que quelques voyageurs urbains qui dans tous les cas prendraient les voies existantes ou l'avion. Ce projet ne désenc lave pas nos régions rurales mais au contraire les désertifient plus, car les moyens ne sont pas mis dans l'amélioration les déssertes locales (par les voies éxistantes) . De plus la priorité me parait aussi par la suppression des passages à niveau très accidentogènes. Il semble que nos campagnes soient oubliées et sacrifiées par tous ces projets . voici mes quelques remarques .
1847	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Lurton Prénom : Louis Département de résidence : 33 Commune de résidence : Camblanes Lieu concerné par vos observations (commune, département) Barsac et environs AVIS : Ce projet de LGV est un véritable attentat écologique, humain et économique contre une région qui n'a pas besoin de ça ! Les vins de Barsac, où j'ai été propriétaire-viticulteur, reposent sur un micro-climat tout à fait particulier, voire unique, lié à la rivière du Ciron. Ces vins sont un emblème pour notre région, pour notre pays, jusqu'au bout du monde. Cette région a une beauté particulière qui attre un grand nombre de personnes dans le cadre de l'oenotourisme. La ligne LGV massacrerait cet équilibre fragile que les siècles ont su conserver, au nom d'un impératif industriel imposé d'en haut. Triste symbole de notre époque et des monstres froids à la logique étouffante qui nous gouvernent ! Si on veut améliorer le TGV, il faut et il suffit (je sais, cela demande une organisation différente de ce qui est actuellement prévu, mais ce n'est pas impossible) de travailler sur la ligne

	existante. Le choix d'un tracé différencié pour la ligne Bordeaux-Paris, au lieu du choix de son élargissement a été une grave erreur. Un rapport récent l'a encore souligné. Pourquoi persister dans l'erreur ? Le fait de se remettre en cause grandirait l'administration. Le fait de rentrer dans un dialogue ouvert et constructif fairait litière des oppositions violentes qui ne manqueraient pas de se manifester si l'on persistait dans cette erreur et imposait le tracé prévu. Et les générations futures verraient l'environement que nous allons leur laisser, déjà dégradé par l'autoroute, qui coupe la zone viticole en deux, et par la ligne TGV existante, mieux traité que par le passé. Il est temps qu'industriels du transport, pouvoirs publics, politiques, prennent conscience que ce progrès qui ne sait que détruire en avançant finit par révolter l'homme concret, l'habitant de notre pays, de nos pays ! Il est temps de troquer la matraque administrative contre la politique de la porte ouverte ! Si vous décidez le dialogue, nous serons nombreux à l'accepter et à y participer. Sinon, vous verrez un nouveau mouvement d'opposition populaire face à vous, et je vous souhaite bon plaisir ! Cordialement, Louis Lurton
1848	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Branger Prénom : Françoise Département de résidence : 33 Commune de résidence : Arcachon Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Les 147 communes impactées par le projet AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'enquête, Je viens ici exprimer ma très vive opposition aux projets de lignes nouvelles du « Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest ». Loin d'être une opportunité économique, le projet serait, s'il était réalisé, facteur d'appauvrissement national, de fragilisation et d'endettement pour la France. Il serait aussi facteur de détérioration des ressources primaires issues des milieux naturels, et des nombreuses activités économiques qui s'exercent dans ces espaces. Il serait également, et c'est un problème majeur, facteur de dégradation de l'identité de ces territoires et de désagrégation sociale dans les secteurs impactés. La France est, en terme de superficie, un petit pays. Et ce petit pays est déjà bien trop coupé de d'autoroutes, de routes, de voies ferrées, de clôtures, d'espaces urbanisés ou artificialisés. Va-t-on bétonner toute la France et faire de tous ses habitants, par obligation, des citadins ? Les villes terminus visées par le projet sont déjà desservies par un

	réseau ferré que RFF peine à entretenir. Qu'attend-on, plutôt que d'engager les travaux ruineux dans des équipements mutilants, pour améliorer le réseau existant et l'employer pleinement. Que ne maintient-on un maximum de gares locales plutôt que d'en créer trois nouvelles ? Quant au sacrifice écologique, que RFF n'a de cesse de minimiser, il serait incommensurable et porterait atteinte non seulement à la biodiversité des territoires dévastés, mais aussi aux larges secteurs environnants car les continuités écologiques seraient disloquées. Il est inadmissible que cette atteinte délibérée à la Nature puisse être seulement envisagée pour un projet qui, de toute évidence, n'est pas d'intérêt public. C'est d'autant plus scandaleux que des espaces protégés à l'échelon national et/ou européen seraient dévastés, avec les espèces protégées, voire en danger critique d'extinction (citons par exemple le Vison d'Europe) qui s'y trouvent et dont les espaces vitaux n'ont cessé de régresser. Outre ces atteintes immédiates, il faut aussi compter sur les dégradations au long cours dues à la phase d'exploitation et à toutes ses conséquences. Dans l'intérêt commun de la Nature, des communautés humaines et des finances publiques, je demande que l'alternative, méprisée par RFF, de moderniser et développer le réseau ferroviaire existant soit mise en œuvre et que le projet « GPSO lignes nouvelles » soit abandonné. Dans cette attente, je vous prie, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, de croire en l'expression de ma considération distinguée.
1849	Envoyé le 08/12/2014 Nom : HARRIBEY Prénom : Laurence Département de résidence : 33 Commune de résidence : 33730 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : département Gironde AVIS : Par la présente contribution, je voudrais souligner un certain nombre d'incohérences dans le projet LGV : trois points essentiels - incohérence au regard des espaces naturels et ressources: le tracé vient impacter de manière importante des zones Natura 2000 sur tout le Sud de l'agglomération bordelaise. Le triangle ferroviaire permettant le raccordement des lignes Brx/Toulouse - Brdx Espagne constitue une balafre dans des zones hautement protégées. Ce projet ne prend pas suffisamment en compte la question de l'impact sur la ressource en eau avec des risques de pollution en particulier du fait du choix d'entretien des futures voies par système de désherbage chimique<; - question financière. Si la perspective d'un équipement ferroviaire moderne et efficace constitue un atout indéniable pour le développement de l'Aquitaine et Midi Pyrénées comme de l'axe Sud Ouest de la France/Espagne, le récent rapport de la Cour des Comptes comme la crise budgétaire que connaissent les pays européens, obligent à réfléchir à des modèles économiques autres. Ceci d'autant plus que la stratégie "Tout TGV" semble obsolète aujourd'hui à la fois pour des raisons économiques, environnementales et technologiques. Le renforcement et l'amélioration des infrastructures ferroviaires devraient être la priorité pour un aménagement du territoire pertinent.

1850	Envoyé le lundi 8 décembre 2014 Nom : JOURDAN Prénom : MIREILLE ET joel Département de résidence : 33 Commune de résidence : BERNOS-BEAULAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BERNOS-BEAULAC AVIS : Doit on lancer un programme, certes porteur de travaux, de plusieurs milliards d'euros alors que la dette de notre Pays ne cesse d'augmenter. De plus, les coûts de fonctionnement seront ils couverts par la fréquentation des abonnés, j'en doute.Toulouse /Paris sera plus attractif par avion. Si je trace sur notre carte de France une ligne Paris Toulouse, l'axe est bien loin de Bernos Beaulac, pourquoi ne pas rénover la ligne existante par Brive, Pour Bx Dax, la ligne par Labouheyre existe, aveu d'un représentant deRFF à la réunion de Langon,fier d'annoncer un gain de 5 mn entre l'ancien et le nouveau tracé. On marche sur la tête. Bernos Beaulac, mon village, mon mari y est né, nous y habitons, il a travaillé pendant 46 ans dans et pour la forêt landaise. Que restera t'il du village après les passages de l'autoroute, des gazauducs, des lignes haute tension, demain le train avec un triangle infernal près de la cité, en pleine zone natura 2000, sur le Ciron, sur le Barthos, avec une superposition des lignes, le tout sur remblai, des grillages autour ? J'ai très sincèrement honte avec le profond sentiment d'être trahie par des décideurs aux oreilles bouchées. Pourquoi venons nous de terminer l'achat de parcelles de pins sur Préchac, le long du bagérean avec l'aide de la SAFER. demain nos 25 ha difficilement acquis avec nos économies seront coupés en deux , la belle palombière explosée. Nous avons pourtant adhéré au PEFC au nom du développement durable. POURQUOI ET SURTOUT POUR QUI ? Nous, randonneurs de la Gouaneyre, où allons nous marcher demain sans buter sur les grillages de la LGV ou de la A 65 . Nous osons espérer, sans trop y croire, que ces quelques lignes sensibiliseront nos décideurs et élus à abandonner ce pharamineux projet, fait en dépit du bon sens, fait pour servir surtout les industries, les entreprises de travaux publics, quelques grands et prétentieux hommes politiques. Nous vous en prions, il n'est pas trop tard, ABANDONNEZ - ARRETEZ Pour ces raisons, nous soussignés, Mireillle et Joël JOURDAN, 40 route de Bernos à BERNOS BEAULAC 33430 réaffirmons notre opposition au projets GPSO.
1851	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : BAZIEGE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Bonjour, Je suis tout à fait favorable à la création de la LGV TOULOUSE PARIS. Aujourd'hui il est important de multiplier les modes de déplacement pour permettre une accélération de croissance dans la région Midi-Pyrénées.

	Bien cordialement, Frédéric SARRAZIN
1852	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Le Lann Prénom : Soazic-Françoise Département de résidence : 33 Commune de résidence : Lucmau Lieu concerné par vos observations (commune, département) : tout le tracé AVIS : En préambule je m'associe totalement aux analyses de la SEPANSO qui apportent de manière éclatante la preuve de la non pertinence de ce projet. A côté de cet exposé très complet je rajouterai quelques réflexions personnelles : Vitesse et développement Je lis dans les contributions que quelques personnes souhaitent développer leur activité et dynamiser les territoires. Leur demande est tout à fait légitime, mais la réponse apportée, une nouvelle ligne LGV n'est pas la bonne réponse, et des alternatives existent. Aller plus vite de Toulouse à Bordeaux et donc à Paris, n'est pas la seule réponse à apporter au développement de l'activité et des pays. Cela reviendrait à dire qu'en dehors des métropoles point de salut, et qu'actuellement la mobilité n'existe pas, ce qui est faux. Si quelques un-es veulent aller plus vite de Bordeaux à Toulouse ou Paris pour conclure une affaire, il existe une multitude de personnes qui voudraient simplement arriver à l'heure à leur travail, leurs études ou leur rendez-vous en empruntant les lignes qui existent déjà. On peut très bien concilier ces deux impératifs en leur consacrant un budget beaucoup moindre que celui avancé pour la LGV (sachant que, comme dans tout projet de cette envergure, il augmentera d'environ 30 % d'ici la livraison). Ce ne sont pas les affirmations floues du porteur de projet lors de la réunion publique de Langon qui ont apporté une contradiction crédible sur ce point. Avec des lignes en bon état, et du matériel performant, les personnes « pressées » gagnerait sensiblement le même temps, et l'ensemble des usagers en profiterait. Traverser un pays à la vitesse d'un TGV + n'apporte rien à celui-ci, si ce n'est les nuisances décrites dans toutes les contributions. On nous avait déjà parlé du soi-disant désenclavement des petites villes lors de la mise en place de l'A65, certaine y ont cru et on agrandi leur école croyant à l'afflux prochain d'activité ; quelques années plus tard, l'école maternelle perdait une classe, l'élémentaire est menacée et les élèves seront obligés de travailler dans des classes aux effectifs élevés, peu propice aux apprentissages. Où est le progrès ? De quel désenclavement parle-t-on pour la LGV ? Comment peut-on oser parler de désenclavement quand on traverse une région sans s'y arrêter, mais au contraire en la parcellisant davantage ? Enfin, ce terme est utilisé de façon tout à fait arbitraire par des promoteurs extérieurs à la région en question. A-t-on jamais demandé aux habitant-es s'ils se sentaient « enclavé-es » ? La métropolisation, même si elle n'est pas citée comme telle dans le projet y est présente. C' est un nouveau concept issu de la réflexion de quelques un-es, mais certainement pas élaboré par le plus grand nombre, et il n'a absolument pas fait la preuve que la

concentration des activités en milieu urbain est préférable à un développement équitable des territoires plus ruraux. A l'heure où il est démontré que les pollutions en tout genre explosent dans les villes, que la « mal-bouffe » nuit à la santé, ne peut-on pas se poser différemment la question du développement des activités ? Leur relocalisation, industrielle et agricole est l'avenir, et nul besoin alors de liaisons ultra rapides d'un bout à l'autre du pays.

Biodiversité
On nous parle beaucoup de compensation dans ce projet. Or, comme on peut lire dans les études menées par « les amis de la Terre » : la compensation biodiversité a pourtant un faible taux de succès. Elle implique de longs délais entre la destruction et la restauration. Et elle conduit souvent à une perte nette de biodiversité .
La compensation biodiversité délivre un « permis de détruire la nature » puisqu'elle est souvent utilisée pour accélérer la mise en œuvre d'aménagements et d'infrastructures dans les sites naturels.
La compensation biodiversité transforme la nature en une marchandise et suggère dangereusement que la nature peut être remplacée. La biodiversité et les écosystèmes sont complexes et uniques et ne peuvent être réduits à un système de crédits tel que le propose de nombreux systèmes de compensation.
La compensation biodiversité met de côté tout ce que la nature signifie pour les populations, compromettant leur bien-être et leur droit à un environnement sain.
Intérêt général
RFF le pose comme postulat pour son projet sans aucune discussion préalable, ni interrogation collective sur la portée d'une telle notion.
Peut-on décréter seul que son propre projet est d'intérêt général ? Certainement pas !
La discussion a failli avoir lieu lors de la réunion publique de Langon, mais elle a été rapidement écourtée ; à quoi sert donc cette concertation si ces concepts fondamentaux ne peuvent pas être débattus collectivement ? On est là devant un non-sens, une prise de pouvoir abusive qui ne peut qu'être sanctionnée !
Si l'on met en balance le nombre de personnes qui pourront accéder à ce nouveau mode transport, avec les destructions occasionnées, la non utilisation d'une telle somme pour des projets de rénovations, le préjudice durable porté à toute une région et à ses habitants-es par l'abandon de ces zones induit par un développement des métropoles, on ne peut raisonnablement pas parler d'intérêt général pour cette LGV.

D'autre part comment parler d'intérêt général quand on sait, encore une fois contrairement à une affirmation de RFF, que le prix des billets sera hors de la bourse de tout-un chacun qui n'aura pas anticipé son voyage deux mois au moins à l'avance. L'explosion du prix des billets, déjà existante sur les « simples » TGV a été suffisamment étudiée sur d'autres lignes, pour que l'on ne fasse pas semblant de l'ignorer ici.

Bilan énergétique
Le porteur de projet assure qu'en dix ans les émissions de gaz à effet de serre seront compensées par le report modal ; on assiste là une fois de plus à une tromperie manifeste et une utilisation fantaisiste des données. En effet, d'une part rien n'est fait en parallèle au projet pour favoriser un quelconque report modal de la route ou de l'air, d'autre part le trafic, comme beaucoup l'ont démontré, est surévalué, mais encore il n'est pas tenu compte de la destruction de la forêt dans ce bilan carbone.

Budget - enquête

	Aucune prévision de budget sur ce projet alors que n'importe quelle collectivité, entreprise ou association est obligé d'annoncer la couleur de son financement dès le départ du moindre de ses projets ! Deux poids, deux mesures ! On nous demande notre avis alors que nous n'avons pas tous les éléments en main pour nous faire une idée de la globalité du projet : cette enquête est biaisée dès le départ, et ne doit donc pas aboutir à un avis favorable. Il est aberrant d'avoir laissé se faire un projet de la sorte alors qu'on impose à tou-tes une baisse des dépenses publiques, dans la santé, l'éducation, l'écologie etc... Parler de priorité pour cette ligne inutile est une insulte à tou-tes celles et ceux qui sont déjà privé-es du nécessaire et à qui on demande de couper encore. C'est le lobbying de certains élus qui a redonné à ce projet un soi-disant caractère prioritaire en 2013, alors que la précédente consultation l'en avait écarté. Comme le décrie la cour des comptes, ce projet n'est du qu'à l'ego de certains ! De plus, on nous demande de nous prononcer sur un projet incomplet puisque la deuxième ligne s'arrête à Dax, qui n'est pas la destination finale. On ne sait rien de la suite du projet, mais un avis favorable sur cette partie tronquée, favoriserait la deuxième partie de la ligne dans quelques années. Ceci me semble une manipulation que la commission d'enquête aurait du refuser. Mesdames et messieurs les enquêteur-es, en accord avec la grande majorité des contributeur-es, je vous demande donc de mettre un avis défavorable à ce projet ruineux et inutile.
1853	Envoyé le 08122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : LERM et MUSSET Lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE AVIS : Monsieur le Président, Je vous prie de bien vouloir noter que j'approuve le projet de construction de la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux/Toulouse d'une part et Bordeaux/Dax d'autre part pour les raisons suivantes : • Mutualisation des deux lignes jusqu'au triangle de Bernos-Beaulac minimisant l'impact environnemental et les coûts. • Réduction notable des temps de parcours ferroviaires entre Bordeaux et les principales agglomérations de la région. (Agen, Pau, BAB, Dax, Mont de Marsan, Tarbes) permettant une alternative réaliste à la voiture. • Liaison directe Espagne-Toulouse par le triangle de Bernos-Beaulac. • Relier Mont de Marsan le plus directement à Bordeaux permettant aussi en - réutilisant les infrastructures ferroviaires existantes - une meilleure desserte vers l'Espagne (par Pau - Canfranc - Saragosse) et vers Tarbes en modernisant Mont-de-Marsan - Tarbes. • Libérations de sillons pour le Fret, les TER et Intercités sur les lignes classiques vers Langon, Agen, Marmande et Arcachon, Bayonne (hors Dax-Bayonne dans un premier temps). • Sortie par Bègles qui évitant le passage en trois ou quatre voies

	à Talence, Pessac et Cestas en protège le bâti existant. • Mettre Toulouse à 3 h de Paris et devenir concurrentiel face à l'avion en permettant un report modal crédible. Le projet doit être vu dans sa globalité afin que l'ensemble du territoire national soit desservi par la grande vitesse. Il doit permettre une articulation avec le développement de l'offre de transport de proximité et venir en complémentarité pour répondre de manière satisfaisante aux besoins de tous les usagers du ferroviaire. Dans le cadre de la réforme territoriale, les grandes Métropoles que seront Bordeaux et Toulouse ne pourront se passer de cette infrastructure structurante pour les deux Régions qui facilitera leur développement économique. Pour les raisons énoncées ci-dessus, j'approuve le projet de Lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax. Françoise Leclerc
1854	Envoyé le 08122014 Nom : MOREAU Prénom : Christian Département de résidence : 79 Commune de résidence : Beaulieu sous Parthenay Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toute la ligne AVIS : Cette réalisation serait ruineuse : La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € en sachant que les estimations d'avant travaux sont tout le temps largement dépassées. À ce jour, nous ne savons pas le montant réel des travaux et qui seront les contributeurs : les contribuables ? Les usagers ? qui d'autres ? (rapport édifiant de la Cour des Comptes) Les investissements de ce type sont si importants qu'ils provoquent automatiquement une hausse importante du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes. Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes et on sait le nombre de voies disparues à cause de ces grosses infrastructures. Cette réalisation serait dévastatrice : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... alors que tous les 7 ans on constate la disparition de l'équivalent d'un département de terres agricoles. Cette réalisation est inutile : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines.

	Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que beaucoup de voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Comme le disent beaucoup d'autres contributeurs à cette enquête : Au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet n'a AUCUNE UTILITÉ PUBLIQUE. Au contraire, les impacts négatifs l'emportent sur les positifs. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur.
1855	Envoyé le 08122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : Lavardac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Xaintrailles,Lot et Garonne AVIS : La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde. Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens. · ■ Non à ce projet ruineux : - Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?). - Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement. - Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV. - Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. - Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État. - La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des

	porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique. - Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. ■ Non à ce projet dévastateur : - Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. - La balafre n'épargnerait pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). - La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. - Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. - L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc. - L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation ! ■ Non à ce projet inutile : - Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. - À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de trains. - Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (cf. étude indépendante Claraco).

	- Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ». - La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit. - Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins onéreux mais plus polluants. - Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h.
1856	Envoyé le 08122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : AYGUEMORTE LES GRAVES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : AYGUEMORTE LES GRAVES ,GIRONDE AVIS : Bonjour , je voudrai vous faire part de ma désapprobation face au projet de LGV car il me semble qu'en période d'austérité il suffirait de faire des améliorations sur la ligne existante plutôt que d'engager des sommes colossales pour la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse.Des châteaux vont être détruits et d'autres dans le Sauternais en particulier vont être mis en danger par le passage de la ligne qui risque de détruire ce bien précieux qu'est le Sauternes car les moisissures qui produisent ce vin sont la conjoncture de plusieurs éléments très fragiles et le passage d'une LGV en plein milieu risque de fragiliser cet équilibre .Ensuite j'espère qu'il a été prévu des protections acoustiques afin de réduire le bruit au niveau des communes comme Ayguemorte les Graves qui seront longés par la ligne à grande vitesse afin de réduire la production de bruit et ainsi diminuer la gêne occasionnée .En espérant que ces remarques seront pr ises en compte . Cordialement JPM
1857	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Labie Prénom : Hélène Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) :

	Sud gironde AVIS : Bonjour, je me permets de répondre à cette enquete car je suis fortement opposé à ce projet de LGV. Tout simplement car il est inutile, et préjudiciable. Les emplois apportés seront temporaires le temps des travaux et concerneront donc exclusivement pour les habitants locaux quelques emplois temporaires dans le BTP mais rien de pereine. Sans parler de l'impact écologique: sur les bassins du ciron et de ses affluents, sur les sites natura 2000 du ciron, du Gat Mort et de saucats (sans parler de ceux que je ne connais pas), impact sur la qualité des ressources en eau, impact inconnu sur l'hydrologie, projet incompatible avec les engagement de compensation des zones humides SAGE Ciron. De plus ce projet à un financement incertain, une surestimation systématique des rendements des projets LGV a été dénoncé récemment par la cour des comptes. Dans ce cas qui payera les outs supplémentaires? l'état et les citoyens. Ce grand projet sur le sud ouest ne profitera pas à la région, les TGV ne s'arrêteront pas ou pas dans le sud ouest sinon quel est l'intérêt de ligne grande vitesse qui s'arrete tout le temps et donc ne roule pas à grande vitesse... Ce projet ne servira qu'à une minorité de personnes, se déplaçant entre les grandes villes, sans retombées économiques sur les zones traversées qui se trouveront partagées par ce tracées et enclavées. Sans parler d'une probable augmentation des tarifs qui feront encore plus que maintenant du train un moyen de locomotion inaccessible pour beaucoup. Bref, il parait nettement plus important de moderniser et d'entretenir les lignes existantes. Pour toutes ces raisons je suis opposée au grand projet sud oust pour la LGV Cordialement Hélène Labie
1858	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toute la ligne AVIS : Bonjour, Cette ligne nouvelle est indispensable pour intégrer Toulouse et son agglomération dans le réseau à grande vitesse européen. Alors qu'on peut faire le trajet Marseille-Paris en 3 heures en TGV, il faut encore environ 5h15 pour effectuer pour effectuer Toulouse-Paris également en TGV. Cette liaison à grande vitesse est indispensable pour le développement économique de la région. Contrairement aux

	inepties qu'on entend depuis quelques mois, la grande vitesse a encore un avenir en France. A condition que les tracés des nouvelles lignes et des nouvelles gares soient fait intelligemment et avec du bon sens. Ainsi pour le projet qui nous concerne, l'arrivée des TGV en gare Matabiau est une excellente nouvelle pour la desserte de l'agglomération et vis-à-vis des correspondances. J'en profite ici pour m'élever contre une pratique trop répandue dans l'organisation actuelle de la SNCF où certains dirigeants (suivis par de trop zélés subordonnés) estiment qu'un "voyageur TGV" est différent d'un "voyageur TER". C'est souvent le même. Il a été complétement stupide de bâtir de nouvelles gares en rase campagne comme sur le TGV Nord (la fameuse gare des "betteraves" dans la Somme) ou sur le TGV Est. D'autre part, à ceux qui prétendent qu'on peut aménager la ligne existante Toulouse - Bordeaux, je leur réponds ici que c'est faux ! De part ma profession, je suis très bien placé pour en parler. Il suffit d'observer les graphiques de circulation entre Toulouse et Montauban d'une part et entre Langon (et même Agen) et Bordeaux d'autre part pour se rendre compte que la circulation cadencée de TER est incompatible avec le développement d'autres circulations plus rapides et ne comportant pas d'arrêt. Néanmoins, je souhaite le maintien de trains intercité de qualité notamment sur la ligne Toulouse - Brive - Limoges - Paris car les personnes qui empruntent ces trains ne vont pas forcément d'un terminus à l'autre mais effectuent par exemple des trajets Toulouse - Limoges ou Toulouse - Vierzon etc. La LGV ne doit pas nuire au réseau existant. Pour conclure, je souhaite que cette LGV soit réalisée dans les meilleurs délais. Nous n'avons que trop attendu en Midi-Pyrénées et nous sommes lassés des promesses sans lendemains de maires ou de de députés qui promettaient la LGV pour demain ! J'ajoute que cette LGV ne prendra vraiment tout son sens que lorsqu'elle sera prolongée vers Narbonne et la future LGV Montpellier - Perpignan. Prenez une carte et vous verrez, qu'ainsi la boucle LGV sera terminée et donnera tout son sens au réseau TGV dont le premier maillon est ouvert entre Paris et Lyon depuis 1981, soit 33 ans ! Merci pour votre attention. François Droisy
1859	Envoyé le 08122014 Nom : DUBOIS Prénom : Yves Département de résidence : 31 Commune de résidence : CASTELNAU D'ESTRETEFONDS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : CASTELNAU D'ESTRETEFONDS AVIS : Je ne suis pas favorable à la construction d'une ligne à grande vitesse sur le parcours Bordeaux - Toulouse pour les raisons suivantes: - dégâts environnementaux injustifiés au regard du besoin - cout du projet exorbitant au regard des avantages Les milliards nécessaires à la construction de la LGV vont peser très fortement sur les finances publiques pour le bénéfice d'un faible pourcentage de la population (8%) au détriment de l'aménagement des lignes existantes utilisées par le plus grand nombre et qui en auraient bien besoin. L'aménagement de la ligne existante est un projet, certes moins prestigieux, mais qui permettrait un gain de temps appréciable et de mon de vue suffisant pour un cout beaucoup plus raisonnable. La différence de gain de temps serait de l'ordre du quart d'heure,

	d'après l'étude "Analyse comparative des options de modernisation des dessertes ferroviaires sur le tronçon Bordeaux – Toulouse ". Il est nécessaire d'exercer un contrôle sur la réalisation des grands projets qui flattent l'égo des hommes politiques et remplissent le portefeuille des sociétés privées réalisatrices. Ceci se fait normalement dans le cadre des enquêtes publiques. Mon avis est qu' il n'y a pas d'utilité publique à construire cette Ligne à Grande Vitesse.
1860	Envoyé le 08/12/2014 Nom : LAYERE Prénom : BORIS Département de résidence : 33 Commune de résidence : CADAUJAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : CADAUJAC 33140 AVIS : Actuellement le projet de la LGV Bordeaux - Toulouse me semble d'une part incohérent (eu égard aux contraintes budgétaires que connaît notre pays) et d'autre part éloigné des aspirations des citoyens (vie au quotidien : dessertes locales des voyageurs). La remise en état du réseau ferré existant apparaît comme une solution plus adéquate. Quant à la commune de Cadaujac, il y a 50 ans, elle comptait 2000 habitants et six traversées de voie ferrée (deux ponts et quatre passages à niveaux). Aujourd'hui, avec 5000 habitants et demain plus, avec le projet, il ne restera que deux traversées de voie ferrée (deux ponts). Cela me paraît un non sens.
1861	Envoyé le 08/12/2014 Nom : BARBEDIENNE Prénom : Philippe Département de résidence : 33 Commune de résidence : BORDEAUX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble du projet AVIS : Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, En complément à ma contribution déposée dans une mairie, je tenais à ce que soit nuancée l'interprétation selon laquelle s'il y a davantage d'avis opposés au projet qu'il n'y a d'avis favorables c'est que les opposants se seraient plus mobilisés. Il s'agit là d'une interprétation tendancieuse visant à faire croire que l'opposition serait due à une minorité active alors que la majorité serait favorable, passive et demeurée silencieuse. Il y a également une autre interprétation possible : C'est tout simplement que le GPSO est un mauvais projet qui tant dans ses objectifs peu crédibles (report modal et lutte contre le « mur de camions »), dans son coût pharamineux, que dans les choix de tracés très traumatisants pour la région, suscite beaucoup plus d'oppositions que d'opinions favorables. Je le crois d'autant plus facilement que les partisans du projet sont bien plus puissants en termes de moyens financiers et de facilité de communication que les opposants.

	Les lobbies acquis au projet ont bénéficié au cours des dernières années de pages entières de publicité dans la presse régionale en faveur du GPSO. Certains grands élus n'ont pas manqué de réciter leur credo à chaque occasion. Les lettres d'informations généreusement distribuées dans les boites aux lettres étaient souvent dithyrambiques quand il s'agissait des LGV GPSO. La presse régionale est elle-même acquise par principe à la cause des grands travaux, tout comme le sont les CCI (qui ont appelé leurs membres et leur entourage à émettre des avis favorables) et bien évidemment, les grandes entreprises de BTP qui ont tout intérêt aussi à bénéficier de ces chantiers très juteux en termes de retombées financières… En fait chaque camp a mobilisé. L'un avec de gros moyens financiers consacrés à la communication, l'autre par le bouche à oreille. La volonté de mobilisation a été très comparable mais les convictions sont manifestement plus fortes, plus désintéressées et finalement plus sincères chez les opposants, même s'ils ne disposent pas des mêmes moyens de communication. Je tenais, avant que l'enquête ne soit close, à vous faire part de cette analyse. En vous remerciant pour votre lecture, recevez, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées. Philippe BARBEDIENNE
1862	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom: - Département de résidence : 33 Commune de résidence : BARSAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) :GIRONDE AVIS : La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité : □ Elle serait ruineuse : Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). □ Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher. Elle serait dévastatrice : Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact

	supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. Au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation surdimensionnée, la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. Elle est inutile : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. La recherche de possibilités de relocaliser l'habitat, l'activité, la consommation est une solution plus durable que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse. Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. Je m'y oppose
1863	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : moirax Lieu concerné par vos observations (commune, département) : moirax AVIS :

	Pourquoi avoir projeté cette LGV avec toutes ses conséquences négatives: 1/ La destruction de plus de 4000ha de terres agricoles, de forêts, et de vignes. 2/ L'expropriation de centaines de familles qui ont pendant toute une vie de travail payé un bien qui ne sera pas indemnisé à sa juste valeur. 3/Alors que l'endettement de la France dépasse les 2000MD d'euros, pourquoi ne pas avoir pris l'option de moderniser les voies historiques, quitte à perdre quelques minutes sur le Paris-Toulouse sans arrêt à Agen, aucun intéret pour le lot et Garonnais? 4/ Selon les sources RFF la fréquentation des TGV serait de 8% comment oser parler d'un projet d'utilité publique? 5/ La france compte 155 aeroports tous arosées par des subventions, va-t-on encore construire des LGV non rentables qui seront elles aussi subventionnées? Modernisons les voies existantes, pour dépenser 3 fois moins, et qu'enfin tout le territoire puisse en bénéficier, et refusons la LGV.
1864	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : Castelnau d'Estretefonds Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Castelnau d'Estretefonds AVIS : Nous sommes contre cette ligne à grande vitesse dont le financement n'est pas trouvé et qui occasionnera des nuisances tant sonores que visuelles (hauteur du remblais entre 10 et 20 mètres dans la plaine).
1865	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Balizac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Balizac, lieu dit Triscos Sud , Gironde AVIS : Je suis opposé à la construction des LGV Bordeaux –Toulouse et Bordeaux- Dax. Je comprends le lancement de ce projet qui peut être vu comme la défense de notre industrie par deux ministres ayant dans leur circonscription des usines Alstom. Je comprends l'envie de certain maires de voir arriver un TGV près de chez eux. Je comprends le rayonnement que peut en retirer certains députés et je comprends aussi les financements que peuvent en retirer les acteurs du BTP de ce projet. MAIS tout cela au détriment d'une région qui ne bénéficiera en rien de cette balafre. Voir toutes les règles qui doivent s'appliquer à nous, particuliers ou aux petites entreprises, et voir de quelle façon le projet GPSO les contournent !! Impact sur la faune et la flore, ne pas se préoccuper des toutes les espèces vivantes dans tous les cours d'eau, s'assoir sur les zones Natura2000, contourner les règles du Parc Naturel des Landes de Gascogne, utiliser les eaux pour l'énorme besoin du chantier et ne

	pas se préoccuper des rejets et lessivage (aucun cahier des charges et engagement à ce jour), parler de 3 passages du Ciron alors que c'est tout un enchevêtrement de cours d'eau, plus d'une trentaine, qui vont être coupé, voir détourner ou combler puisque « inconnus » de GPSO. Traverser des zones de captage des eaux potables (entre autres pour la CUB) alors que c'est formellement interdit pour les riverains. Avoir des communes coupées en deux par le passage de ces rails, des territoires morcelés, des routes empruntées pendant des années par des milliers de camion pour apporter plus de 30 millions de m3 de remblai, remblai qu'il va falloir trouver dans notre sous-sol. Sans compter, avec la perte financière des biens de tous les riverains qui ne seront pas indemnisés. Comment expliquer à ceux qui comptaient financer une place en maison de retraite par la vente de leur bien qu'ils n'ont plus qu'à … rester chez eux malgré leur baisse d'autonomie. Peut-être qu'un Politique adepte du bétonnage ou un directeur de RFF voudra bien les héberger … Des calculs de nuisance au bruit qui sont un calcul moyen (!!) entre le silence et le grondement d'un TGV de jour comme de nuit donc fortement minorés!! Ne pas oublier la deuxième balafre pour l'apport d'énergie qui ne sera, bien entendu, pas parallèle à la LGV. Comparer le vidéo 3D de GPSO et la vidéo réelle de l'environnement détruit de la LGV Tours-Bordeaux montre le crédit que l'on peut apporter au dire de RFF concernant l'environnement. Voir aussi le bétonnage d'un site archéologique sur Tours-Bordeaux et l'atteinte de la nappe phréatique sur le tracé de l'A65… Et tout cela pour quoi ?? Gagner quelques minutes sur le trajet Paris– Bayonne ou Paris-Toulouse ? : Quelques minutes qui vont sacrement se réduire, si comme veulent le faire croire certains maires le TGV s'arrêtera dans toutes les gares qu'ils ont exigées en compensation de leur futur financement. Toutes ces nouvelles gares sont bien entendu éloignées des villes !! Désenclaver les régions ?: je ne vois pas comment avec un TGV ne s'arrêtant pas et traversant le paysage à 350km/h. Apporter une attractivité pour l'implantation de société nouvelle ?: je suis employé dans une société internationale, il y a bien longtemps que nous avons régulièrement et en permanence des échanges avec nos collègues par visio-conférences ! Eviter les zones sensibles dit le slogan de GPSO: tout en Sud-Gironde est sensible, il faudrait mieux éviter de les détruire plutôt que de tenter de les éviter. Compensation : si au lieu de compenser, ce qui sera impossible, on évitait de détruire, cela économiserait des millions pour reconstruire ce qui existe déjà. Nous allons, avec le restant des contribuables, financer un énorme chantier de destruction qui ne nous profitera pas, qui va nous nuire dans notre vie de tous les jours et en prime nous allons financer la réparation des dégâts. Vu de Paris ou même de Bordeaux ou Toulouse, ce projet est superbe. Mais il ne faut pas trop creuser. Les calculs de RFF, aussi bien en fret qu'en passagers sont faux. Les enquêtes de Claraco et surtout de la Cour des comptes montrent une certaine exagération.

	Exagération de 2005 qui en 2014 deviennent coupable ! Un coût de 9 Milliards (au bas mot) qui de l'avis même de RFF n'est pas financé… Dès la primaire, nous apprenons que la ligne la plus courte est la ligne droite. GPSO n'y ressemble pas. Soit les ingénieurs de RFF ont sauté trop de classe soit GPSO épouse un trace qui se rapproche plus de convenance particulière ou privée n'ayant rien à voir avec l'intérêt public cher au directeur de RFF. Si il y a vraiment besoin d'une augmentation du trafic, rénovez les lignes existantes, développez des TGV pour une vitesse de 250kms/h, vous pourrez les vendre aux Européens qui se sont fixés cette vitesse comme un maximum pour leurs lignes, prenez en compte la population et leurs associations, et surtout éviter de transformer le Sud-Gironde en immense ZAD. Pensez à vous faire offrir quelques bouteilles de Sauternes ou de Barsac, après y avoir gouté vous allez peut être comprendre ce que le réchauffement des eaux du Ciron par des traversées et des remblais va nous faire perdre ! N'importe quelle personne censée, après avoir pris connaissance des documents présentés par RFF, de l'Avis de l'Autorité Gouvernementale, des documents de la Cours des comptes, des différentes enquêtes publiques ou privés ne peut que demander l'annulation de ce projet.
1866	Envoyé le 08/12/2014 Nom : LABORDE Prénom : jean-claude Département de résidence : 33 Commune de résidence : CESTAS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : SUD GIRONDE et LANDES AVIS : Je suis contre ces deux projets,ruineux et destructeurs de l'environnement.
1867	Envoyé le 08/12/2014 Nom : DE BARBEYRAC Prénom : Guy Département de résidence : 40 Commune de résidence : CAMPAGNE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tout le territoire visé par le GPSO AVIS : Le projet de ligne nouvelle à grande vitesse au sud de Bordeaux, tant vers Toulouse que vers Dax, présenté à l'occasion de l'enquête publique, est pour moi : - inutile, car les trafics de trains voyageurs ou fret ne nécessitent pas une telle infrastructure d'un coût exorbitant, financée essentiellement sur fonds publics (alors que les politiques d'austérité actuelles réduisent drastiquement les crédits dans d'autres domaines autrement prioritaires : santé, recherche, culture, protection sociale...), avec une perspective de TRI (retour sur investissement) paritciulièrement insuffisante. Nous avons besoin de trains de proximité confortables, sur des voies rénovées et entretenues, des trains qui partent et arrivent à l'heure. La grande vitesse n'est pas un progrès en soi, si le temps éventuellement gagné sur rails est perdu pour rejoindre ou quitter la gare. S'il n'y avait pas de ligne de train pour aller de Bordeaux à Dax puis Bayonne puis la frontière, en construire une serait un progrès

	auquel je souscrirais; mais la ligne existe, il suffit de l'aménager, pour beaucoup moins cher qu'une LGV, pour apporter une bonne solution aux besoins. La forêt landaise, à laquelle je suis particulièrement attaché, n'a pas besoin d'une nouvelle balafre pour le confort d'une clientèle très occasionnelle, ou régulière mais privilégiée . Il existe une ligne Mont de Marsan - Morcenx qui peut tout à fait convenir à un besoin ferroviaire de la population du Marsan, dont je fais partie, mais qui à cet effet gagnerait à être électrifiée, avec des navettes confortables. Pour toutes ces raisons et bien d'autres, j'émets un avis totalement défavorable sur ce projet.
1868	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Groupe des élus EELV de la Communauté urbaine de Bordeaux Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Objet : Enquête publique Projet GPSO – Avis du groupe des élus EELV de la Communauté urbaine de Bordeaux Monsieur le Commissaire-enquêteur, Dans le cadre de l'enquête publique concernant le projet des nouvelles lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, opération du Grand Projet ferroviaire du Sud Ouest (GPSO), le Groupe des Elus Europe Ecologie les Verts de la Communauté urbaine de Bordeaux tient à vous faire part de son avis défavorable à ces deux projets. Une des priorités d'Europe Ecologie - Les Verts est de diminuer la part modale de la voiture individuelle et des transports routiers, ceci pour des raisons écologiques évidentes de diminution des émissions de gaz à effet de serre. Aussi, Europe Ecologie - Les Verts a toujours milité pour que les aménagements en faveur des transports collectifs - train, tram et bus – et le développement du transport ferroviaire, tant en ce qui concerne le fret que le trafic voyageurs, soient au cœur des politiques publiques. Nous sommes donc favorables à des lignes à grande vitesse structurantes à l'échelle nationale et européenne dans la mesure où elles répondent aux véritables besoins en termes de trafic de voyageurs et d'aménagement du territoire et à condition qu'elles s'insèrent au mieux dans leur environnement en limitant les effets de coupure du territoire, les nuisances pour les riverains et les atteintes au patrimoine naturel, ce qui n'est pas le cas des deux branches du projet GPSO. Il s'avère que la plupart de nos lignes ferroviaires classiques sont dans un état déplorable. Les deux projets de LGV dont il est question aujourd'hui ne constituent pas une priorité : l'urgence est à l'entretien et à la modernisation des infrastructures existantes, dont on ne saura faire l'économie, LGV ou pas. La seule modernisation de la ligne classique Bordeaux-Toulouse est estimée à 1,5 milliards d'euros et ne pourra être économisée par la LGV. Au regard de l'état des finances publiques, il est à craindre que l'engagement financier exigé pour la LGV obère les capacités de financement pour un plan Rail ambitieux en France et dans notre région. C'est pourtant une condition sine qua non pour le développement du trafic TER et du fret ferroviaire.

D’autre part, la création de voies nouvelles pour les branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax présente des performances socio-économiques plus que discutables. Dans son rapport en date du 23 octobre dernier, la Cour des comptes a d’ailleurs dressé un constat sévère de cette politique du « tout-TGV » et démontré la non rentabilité financière des LGV.

La confusion est souvent faite entre la Grande Vitesse et les lignes réservées à des trains roulant à Très Grande Vitesse c’est-à-dire dépassant les 250 km/h. Au niveau international, l’UIC (Union Internationale des chemins de fer) considère que la grande vitesse (c'est à dire une vitesse moyenne de 220 km/h) est une réponse adaptée à la situation financière qui nous est imposée par la crise. C’est d'ailleurs le choix qui est fait dans bon nombre de pays européens.

La grande vitesse est possible techniquement pour les lignes dont nous parlons aujourd'hui. Des études indépendantes, conduites avec sérieux, ont démontré que la modernisation des lignes existantes constitue une alternative crédible. Ainsi sur la branche Bordeaux-Toulouse, la rénovation de la ligne existante et l’aménagement de shunts permettraient une vitesse moyenne de 220 km/h et une économie de 5 milliards d’euros pour un écart de temps minime avec la LGV en terme de temps de parcours (seulement 6 minutes de plus que la LGV). Cette dernière estimation se réfère à la réalité de l’exploitation commerciale de la ligne Bordeaux-Toulouse qui conduira la très grande majorité des trains à faire au moins un arrêt ou deux sur le trajet (Agen et/ou Montauban). D’ailleurs sur la Ligne Paris-Marseille, souvent montrée en exemple par les partisans de la LGV, le TGV s’arrête en réalité plus de 60 fois par jour à Avignon et Aix. Certes le trajet Paris
-Marseille (meilleur temps) met 3h05 pour parcourir les 783 km… mais cela vaut seulement pour 4 trains par jour, et il en sera de même sur les lignes projetées dans le grand Sud Ouest.

Ces deux projets de LGV (coût estimé à plus de 8 milliards d’euros) sont par ailleurs irréalistes dans le contexte budgétaire actuel. La contribution des collectivités locales sur de tels niveaux de financement impliquera nécessairement des arbitrages budgétaires douloureux sur leurs compétences propres, ceci alors même, rappelons-le que les collectivités constituent aujourd'hui le premier investisseur public et par là même un acteur majeur de la relance économique à travers les projets qu'elles mettent en œuvre dans leurs domaines de compétence.

Pour un gain de temps dérisoire (de l’ordre du quart d’heure), on s’apprête à dépenser des milliards alors que seuls 7 à 8% des usagers du train prennent le TGV.

D’autre part, les LGVs ne constituent pas un outil d’aménagement du territoire. Nous avons besoin de réseaux qui irriguent le territoire et ne font pas que le traverser, afin de permettre aux habitants du Sud Ouest de se déplacer dans de bonnes conditions au quotidien. L’effet tunnel des LGV est aujourd’hui bien connu, avec notamment le phénomène des « gares patates », à l’image de la gare qui contournera Agen. Censée être génératrice de désenclavement et de développement, la LGV desservira certes les métropoles, mais elle traversera les territoires ruraux et les polarités secondaires sans leur apporter de bénéfices.

Enfin, les deux projets envisagés sont dévastateurs pour la nature et la biodiversité. Les impacts écologiques de ces chantiers sont

	innombrables : destruction d'espaces agricoles et de zones humides (4 830 hectares de bois de champs de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles impactés), artificialisation des sols (16 ha par km de voie construite), création de nouvelles gravières et de lignes à haute tension, rotations de camions pendant la durée du chantier (2 360 rotations par jour), consommation énergétique multipliée par trois (au-delà de 160 km/h, la consommation des trains croît proportionnellement au carré de leur vitesse, et la puissance électrique demandée au cube de cette vitesse). Aussi, pour l'ensemble de ces raisons, le groupe des élus Europe Ecolgie – Les Verts, conformément à leur position maintes fois exprimée en conseil communautaire, réaffirme leur avis résolument défavorables aux projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax dans le cadre de l'opération ferroviaire GPSO. Le groupe des élus EELV de la Communauté urbaine de Bordeaux Marie-Christine Boutheau, Sylvie Cassou-Schotte, Gérard Chausset, Pierre Hurmic, Noël Mamère et Clément Rossignol-Puech
1869	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Bilak Prénom : catherine Département de résidence : 69 Commune de résidence : Lyon Lieu concerné par vos observations (commune, département) :Sauternes AVIS : il est inadmissible de mettre en péril un des fleurons viticoles nationaux...
1870	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Lima Prénom : Audrey Département de résidence : 33 Commune de résidence : Pompejac Lieu concerné par vos observations (commune, département):- AVIS : Non au projet LGV!! Un projet catastrophique a tout point de vue!
1871	Envoyé le 08/12/2014 Nom : NGUYEN Prénom : KHANG Département de résidence : 33 Commune de résidence : Lucmau Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tout le tracé AVIS : Mesdames et messieurs les commissaires enquêteur-es, je vous prie de trouver ci-dessous quelques unes des raisons de mon opposition totale à ce projet de LGV. Aucune prévision de budget n'est donnée alors que n'importe quelle collectivité, entreprise ou association est obligée d'annoncer son financement dès le départ du moindre de ses projets ! On nous demande notre avis alors que nous n'avons pas tous les éléments en main pour nous faire une idée de la globalité du projet : cette enquête est biaisée dès le départ, et ne doit donc pas aboutir à un avis favorable. De même, du fait du caractère tronqué du projet sur la deuxième ligne (Bx-Dax), cette enquête présente des failles qui auraient du

	la faire rejeter sous cette forme. Si ce qui a été annoncé au début de la réunion de Langon par RFF était vrai, à savoir que sa préoccupation était l'aménagement du territoire et non la vitesse, cette enquête n'aurait pas lieu et on réfléchirait actuellement à la meilleure façon d'améliorer les lignes pour le plus grand intérêt de celles et ceux qui y voyagent tous les jours pour leur travail et leurs études dans des conditions qui sont actuellement déplorables. Gagner quelques minutes à coup de milliards est un non-sens social, écologique, énergétique et une insulte envers tou-tes celles et ceux à qui l'on demande de se serrer encore la ceinture dans le cadre de politiques d'austérités un peu partout en Europe (à projets européens, conséquences européennes) ; La politique de compensation de la biodiversité n'est qu'un leurre et la destruction ici ne pourra jamais être compensée là-bas. C'est juste un permis de bonne conscience et une marchandisation de la nature, un permis de destruction pour faire avancer les grands projets d'infrastructure. L'intérêt général est employé abusivement dans ce projet ; un porteur de projet ne peut qualifier lui-même son projet de la sorte. L'intérêt général ne peut se décréter qu'à l'issue de débats collectifs où tout le monde est entendu. Juste le contraire de ce qui a été fait, et la dernière réunion de Langon sur ce thème l'a bien prouvé puisque ce débat a été esquivé, l'intérêt général ayant été posé comme un postulat. D'autre part comment parler d'intérêt général quand on sait, encore une fois contrairement à une affirmation de RFF, que le prix des billets sera hors de la bourse de tout-un chacun qui n'aura pas anticipé son voyage deux mois au moins à l'avance. L'explosion du prix des billets, déjà existante sur les « simples » TGV a été suffisamment étudiée sur d'autres lignes, pour que l'on ne fasse pas semblant de l'ignorer ici. Il y aura alors l'effet inverse au report modal annoncé, et les voyageurs se tourneront vers l'aviation low cost et la route. Le porteur de projet assure qu'en dix ans les émissions de gaz à effet de serre seront compensées par le report modal ; on assiste là une fois de plus à une tromperie manifeste et une utilisation fantaisiste des données. En effet, d'une part rien n'est fait en parallèle au projet pour favoriser un quelconque report modal de la route ou de l'air, d'autre part le trafic, comme beaucoup l'ont démontré, est surévalué, mais encore il n'est pas tenu compte de la destruction de la forêt dans ce bilan carbone. La question des granulats nécessaires à une telle infrastructure est sous estimée dans le projet et présentée de façon trompeuse. On sait qu'il en faudra des quantités énormes, et leur collecte fragilisera durablement les sols et sous-sols de la région. Si on devait aller les chercher ailleurs que dans le local ce serait alors une dépense énergétique supplémentaire non évaluée et donc écologiquement tout aussi irresponsable. Il a été démontré que le futur trafic a été largement surestimé, ce qui rendra cette ligne non rentable à terme ; comme dans tous les projet de ce type avec un partenariat public-privé, le déficit sera reporté sur la puissance publique et donc sur nous contribuables abusé-es.

	Nous avons choisi, comme tant d'autres de vivre dans une région non urbaine, mais riche d'un tissu humain, social, culturel, écologique, de par ses habitant-es et ses terroirs et nous avons le droit de refuser que cela soit traité comme une zone uniquement bonne à être traversée pour relier des métropoles. L'aménagement du territoire, mis en avant par RFF, ce n'est pas ça ! Enfin je souscris entièrement aux analyses et contributions de la SEPANSO et m'associe à elle sur la conclusion de la nécessité d'un rejet de ce projet ruineux, dévastateur et inutile.
1872	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 75 Commune de résidence : - Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : Le cout de ce projet, à la rentabilité très hasardeuse, me parait beaucoup trop élevé par rapport aux conséquences très défavorables qu'il aura : Conséquences environnementales : détérioration considérable de l'équilibre écologique de la vallée du Ciron, impact fortement négatif sur les nappes phréatiques et sur les zones protégées (ZNIEF, Natura 2000), saccage des zones boisées ou cultivées, pour l'extraction des matériaux et confiscation de 5 000 hectares de zones agricoles Conséquence sur les finances des collectivités qui devront contribuer à financer cet investissement ruineux alors qu'elles ont de plus en plus de difficultés à financer leurs compétences premières Conséquences sur les infrastructures ferroviaires actuelles dont l'amélioration et l'entretien sera fortement réduit alors que ce sont elles qui transportent les flux de passagers de loin les plus importants, l'amélioration du temps de transport d'une minorité se fera au détriment des conditions du plus grand nombre, les locaux Je suis en conséquence favorable à l'aménagement des lignes ferroviaires actuelles qui sont déjà pour partie dans les tronçons les plus rapides du réseau classique
1873	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : mondon Prénom : clementine Département de résidence : 47 Commune de résidence : agen Lieu concerné par vos observations (commune, département) : lot et garonne AVIS : Je manifeste mon désaccord pour la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse. Tout d'abord, ce projet est très lourd du point de vue financier. Il me semble que l'argent public devrait être utilisé d'une autre manière (logements, services sociaux et culturels, éducation...). Il serait plus pertinent de réaménager la ligne existante étant donnée que les travaux de rénovation ont un coût moindre et que le gain de temps serait presque équivalent. D'autre part, l'impact environnemental et paysager est très fort. Ce projet va de pair avec des nuisances sonores, un impact sur les espèces animales, végétales, l'expropriation d'agriculteurs ou de particuliers. Il me semble inconvenable dans une situation de crise de dépenser autant d'argent dans un projet qui va satisfaire très peu de

	personnes.
1874	Envoyé le 08/12/2014 Nom : BAILLES Prénom : Pierre Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 82, 31 AVIS : Observations sur le projet de ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse Enquête publique sur la LGV- GPSO Le rappel d'une procédure « démocratique » La décision de réaliser cette LGV est présentée comme acquise par nombre d'élus qui s'appuient sur des expertises optimistes de la SNCF, partie prenante, datant de plus de 10 ans. Alors que la dernière consultation des habitants –le débat public (cndp)- date de 2005. Alors que l'enquête publique n'est pas réalisée, la DUP non arrêtée et que le plan de financement de ce projet n'est pas finalisé. La Cour des Comptes parle d'ailleurs de « décision irréversible dès le départ, sans participation des citoyens au débat public qui est transformé en plébiscite » . D'une part les études préalables n'impliquent pas la décision, même si elles s'éternisent depuis presque 10 ans. D'autre part les « incantations » de la nécessité du TGV pour devenir une métropole européenne ne reposent sur aucune étude sérieuse. Est-on devant une réalisation de prestige ? et à quel coût ! La région (c'est-à-dire nous !) sera-t-elle condamnée à payer chaque année le déficit d'un équipement (voir le montage financier par « Partenariat Public Privé ») qui ne correspond même pas à la demande de mobilité des habitants. Même la SNCF considère maintenant que l'activité TGV s'avère de moins en moins rentable ; prévisions de trafic rarement réalisées, coût croissant de réalisation des LGV. « Trop de TGV risque de tuer la SNCF ». Quel financement pour la LGV GPSO ? - L'implication de la Région et des départements dans le financement de la LN. Le financement de cette LGV utilisera la majorité des ressources financières des collectivités locales destinées au transport ; comment seront financées les infrastructures pour aménager les relations rapides entre les villes de la région ? La compétence transport de la région concerne les relations intra et interrégionales, quelle validité pour des investissements sur des projets nationaux ? (même si c'est l'Etat qui a poussé les régions à s'investir). Ne parlons même pas des départements. Quelle clientèle pour une desserte de Paris uniquement ? les besoins en transport des habitants ont-ils été surestimés pour cette destination ? Pour des liaisons régionales, le TGV n'est pas pertinent. Quelle rentabilité pour la LGV GPSO ? Le TGV - sur ligne LGV – est un moyen de transport très « pointu » qui demande une utilisation spécifique . La SNCF a déterminé plusieurs points à respecter pour être rentable: (points cités par la Cour des Comptes dans son dernier rapport sur

	le TGV) - Un trajet de 3h maxi ; (au-delà, l'avion reprend l'avantage) o Cette condition serait réalisée uniquement pour les Direct Toulouse-Paris, sans arrêt intermédiaire, alors quelle utilité des nouvelles gares de Montauban, Agen… et où va la clientèle escomptée ? - peu d'arrêts intermédiaires ; o Les arrêts prévus sont trop nombreux, le TGV faisant office de desserte régionale (Montauban, Agen et même Bordeaux) - au moins 10 relations quotidiennes directes nécessaires ; o seulement 4 à 6 liaisons Toulouse-Paris direct prévues serait réalisées . Dans ces conditions, seule la ligne directe Toulouse-Paris pourrait être considérée comme rentable, mais à condition que la demande soit beaucoup plus importante que prévue. Qu'en est-il ? La liaison Toulouse – Paris Quelle est la population qui a besoin d'aller régulièrement à Paris, et en moins de 3 heures ? Tout à fait marginale par rapport au nombre de personnes effectuant des déplacements chaque jour pour des destinations interrégionales ou nationales (9 voyageurs sur 10 voyagent sur un autre train que le TGV). Il existe d'ailleurs un mode de transport - l'avion - qui remplit déjà ce rôle de manière très satisfaisante avec notamment la navette Air France (plus de 30 liaisons par jour, à comparer avec les 4 (ou 6) liaisons directes Toulouse - Paris prévues dans le projet LGV). Avec si peu de liaisons, l'offre TGV serait beaucoup moins souple que l'avion, et comment même imaginer que le TGV « détournerait » la quasi-totalité de la clientèle de l'avion pour remplir ses rames. Il s'agit de raisonner en principe de complémentarité des différents modes de transport et non de concurrence. Des lors comment accepter d'investir dans une infrastructure aussi lourde et coûteuse qu'une ligne nouvelle à grande vitesse pour la satisfaction de si peu de personnes - nous avons vu que la LGV n'était pas l'infrastructure adéquate pour des relations interrégionales - alors que ces financements manqueront pour la modernisation du réseau ferré existant. Il est absurde d'imaginer financer des projets que l'on prévoie non rentables à terme ! A moins qu'ils ne remplissent un service indispensable à une large population, ce qui n'est pas le cas ici. Pour ces raisons, je demande que soit abandonné le projet de LGV Bordeaux-Toulouse. Et que les sommes prévues soient affectées à l'amélioration de la ligne existante ainsi que des autres axes régionaux et interrégionaux. Pierre Bailles - Urbaniste - Toulouse
1875	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tout GPSO

	AVIS : Les viticulteurs du Sauternais, auraient ils picolé trop de blanc liquoreux ? Gilles Savary, aurait-il fumé trop de brouillard du Ciron ? et pourquoi étudier l'impact sur un champ de tulipes à Amsterdam ??!! Chapeau pour ce coup médiatique relayé par de brillants journalistes d'investigation nationaux !!! le projet GPSO se situe à environ 30-40 km des vignobles du Sauternais et l'ouvrage de franchissement sur le Ciron fait environ 250 m. L'ouvrage ne modifiera donc pas les conditions microclimatiques de la vallée de Ciron et donc le développement du champignon Botrytis. On pourra continuer à boire notre Sauternes avec le foie gras à Noel...
1876	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : COMPAN Prénom : LAURENT Département de résidence : 33 Commune de résidence : St medard d'eyrans Lieu concerné par vos observations (commune, département) : St medard d'eyrans AVIS : Bonjour , Je suis opposé au projet GPSO. A qui profite les milliards d'euros dépensés pour réaliser ce projet . A l'heure de la remise en cause de l'efficacité de nos "chères" lignes a grande vitesse , vous osez faire la promotion pour élargir notre réseau LGV. Ne serez t-il pas plus censé , d'améliorer les lignes existantes et surtout en profiter pour proposer des tarifs plus bas . Peut être que vous l'oubliez mais la majorité des français n'arrivent pas a finir les fins de mois. Ne vous trompez pas de combat , allez dans le sens des politiques qui se gargarisent de beaux discours en alourdissant notre déficit . La population en a raz le bol et commence a montrer son désaccord ..... la bêtise a sa limite .
1877	Envoyé le : 08/12/2104 Nom : Tous Groupés Vigilants Prénom : Asso Département de résidence : 47 Commune de résidence : Layrac Lieu concerné par vos observations (commune, département): Layrac 47 AVIS : Notre Asso, est totalement opposée à ce projet pharaonique de LGV! Elle détruira des milliers d'ha de terres, de forêts et de vignoble. Le budget prévu, sans financement, serait de près de 10MD d'euros selon RFF. A cela il faut ajouter bien 500millions d'euros pour la remise en état des voies existantes, avec la suppression des passage à niveau demandé par l'Europe . Pourquoi ne pas avoir privilégier la modernisation des voies historiques, avec un coût 3 fois moindre? Les temps 3H10 annoncés par RFF, sont pour des trains ne s'arrêtant pas à Agen alors quel ou est l'intérêt pour le 47?

	Où est l'intérêt pour le voyageur d'Agen, s'il doit perdre une bonne demie heure pour aller de la gare-ville à la gare plein champs, voulue par nos élus, qui tente de nous convaincre que la prospérité de la ville passe par cette future gare des champs? Pourtant, un directeur de RFF voici deux années, à Bordeaux, a déclaré, devant un parterre d'entrepreneurs, qu'il n'y a pas de retombées LGV pour les villes intermédiaires! RFF, n'est pas en mesure de nous annoncer un prix de billet Agen-Paris en LGV, celui-çi, à ne pas douter, sera inabordable pour un potentiel important de voyageurs. Déja, depuis plusieurs années, à cause des prix de billets trop coûteux, on constate une de plus en plus forte désertion de ses voyageurs, au profit du co-voiturage, a-t-elle point que la SNCF s'en inquiète. Ce phénomène il faut en être convaincu ira en grandissant, il suffit de constater la prolifération du nombre de site internet qui se sont emparés de cette belle niche! Il faut rappeler que ce projet LGV fût mis en route, suite aux mensonges de RFF qui en 2005, affirmait pérentoirement que le réseau actuel était saturé. Il a fallu une étude mandatée par des élus locaux du 47, pour qu'enfin RFF fasse machine arrière en déclarant que seul 50% des possibilités étaient utilisées. Prendre des passagers à l'avion dit RFF! L'avion coûte de moins en moins cher, le low coast est totalement présent, les avions de plus en plus économe en carburant, les prévisions de fréquentation de RFF sont fortement mises à mal. La cour des comptes ne dit-elle pas " RFF surestime le trafic, et sous estime ses coûts " Cette même cour ne dit-elle pas aussi, que le fiasco des gares nouvelles est patent! Il faut en finir avec les LGV et ses gares extérérieures!
1878	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Germain Prénom : Catherine Département de résidence : 40 Commune de résidence : Labenne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : Monsieur Le Commissaire Enquêteur, Je suis fermement opposée au projet GPSO, sans distinction aucune des tracés concernés. Ce projet sera destructeur de l'environnement de façon irréversible, grand consommateur d'espaces naturels et de terres agricoles. Il n'a plus de raison d'être à une époque où la mobilité à prioriser est celle de proximité pour la quasi-totalité des usagers. Par ailleurs, le montage financier présente de nombreuses points obscurs,qui font craindre un gouffre financier, alors que l'aménagement des voies existantes serait une solution viable et satisfaisante pour de longues années avant d'envisager la moindre saturation, ceci pour un coût tout à fait raisonnable. Plusieurs rapports officiels commandés par les autorités ont mis en évidence les critiques évoquées ci-dessous. Les auteurs sont des personnalités sérieuses et dignes de crédibilité et le dernier rapport émane de la Cour des Comptes !! En vous remerciant par avance, Monsieur le Commissaire Enquêteur, de l'écoute que vous porterez à mon propos. Catherine Germain
1879	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Neveu Prénom : Dany Département de résidence : 33

Commune de résidence : Saint Jean d'Illac
Lieu concerné par vos observations (commune, département) :
le tracé dans sa totalité
AVIS :
L'art des grands projets inutiles
Les grands projets d'aménagement du territoire ne visent pas toujours à satisfaire des besoins. Pour vendre la construction d'une ligne de train à grande vitesse que peu de gens souhaitent utiliser ou celle d'un aéroport dans une région qui n'en nécessite pas, ingénieurs, promoteurs et maîtres d'ouvrage rivalisent d'habileté et de rhétorique. Justifier l'inutile est devenu une véritable culture dont on peut saisir les règles, les rites et les rythmes en lisant la conclusion d'un séminaire — fictif — sur le sujet.
par Alain Devalpo, août 2012

Vous, bâtisseurs de cathédrales du nouveau millénaire, poursuivez un dessein plein d'esprit et de noblesse. Mais la population ne comprend pas toujours le sens de vos rêves. « Votre projet ne sert à rien ! », vous oppose-t-on parfois. Comment, dans ces conditions, faire fructifier vos ambitions ?
Les intervenants que nous venons d'entendre ont su nous faire partager leur inestimable expérience, et je vais tenter de dégager les axes stratégiques forts qui vous aideront à y parvenir.
Commençons par les transports. C'est un réconfort pour le bâtisseur contemporain que d'observer une campagne traversée comme l'éclair par des trains perchés sur leur digue de ballast. La course à la mobilité est synonyme de réussite. Nos sociétés vivent à la vitesse d'Internet. L'économie est un écheveau de flux tendus. L'homme doit s'y soumettre, et ce secteur offre un large éventail d'opportunités. Pour séduire vos interlocuteurs, la démesure sera votre premier atout. Incitez vos ingénieurs à ébaucher des plans pharaoniques : percer cinquante kilomètres de tunnel sous les Alpes pour le tracé du train à grande vitesse (TGV) Lyon-Turin, mettre en valeur des milliers de mètres carrés de bocage pour implanter un aéroport dans la région nantaise, creuser sous la ville de Barcelone… L'exploit technologique, nourrissant l'orgueil national, occultera les désagréments pour les autochtones.
Sachez tirer parti de la concurrence entre métropoles : elle favorise le gigantisme et sert vos projets. Labourez le terrain politique en flattant la mégalomanie des grands élus qui rêvent tous d'une tour Eiffel dans leur cité. Une fois que vous aurez gagné leur confiance, ils sauront faire pression sur la cohorte des élus plus modestes, dont les finances seront ponctionnées même si les retombées pour leur territoire n'existent que sur le papier. Afin qu'aucune objection ne s'élève, votre pari sur l'avenir devra être pourvoyeur d'emplois. Le chantier terminé, si l'on vous fait remarquer que les promesses ne sont pas tenues, il sera toujours temps d'échafauder des analyses vous dédouanant : la crise, la crise ! Jouez de vos accointances gouvernementales pour obtenir un label d'intérêt général : ce dispositif administratif procure un véritable passe-droit.
Entourez-vous de bureaux d'études maîtrisant l'art de sophistiquer les dossiers jusqu'à les rendre indéchiffrables. Quand le fait le plus anodin se présente de manière abstraite, les curieux se découragent. La science étant l'apanage des scientifiques, seul un polytechnicien sera en mesure de compter les trains d'une ligne L durant un temps t. Pour se forger un avis, les élus s'en tiendront aux conclusions de vos études sérieuses, véridiques et bien intentionnées. Inutile, en revanche, de déployer trop de subtilité pour approcher la presse régionale : c'est un allié toujours fiable, et la générosité de votre régie publicitaire sera perçue par ce secteur sinistré comme un geste en faveur de la liberté de la presse.

	Lorsque vous vous estimez en mesure d'œuvrer en harmonie avec les élus et les médias, présentez le plan de financement. Le secteur français de la grande vitesse fonctionne selon un schéma avisé. Réseau ferré de France (RFF) cumule des dizaines de milliards d'euros de dettes (1). Plusieurs lignes à grande vitesse (LGV) sont déficitaires, et le réseau secondaire se détériore. Pourtant, il faut se féliciter qu'une élite mobile bénéficie des TGV. Même si l'Espagne, numéro un européen en la matière, se trouve en pleine tempête financière, l'audace commande de persister dans la construction de deux mille kilomètres de voies nouvelles, pour un budget moyen de 20 millions d'euros le kilomètre. Pour financer ces projets à la viabilité économique plus que douteuse, il est capital d'emprunter la voie des partenariats public-privé. En obtenant la construction, la maintenance, la gestion et l'exploitation d'une infrastructure, votre maîtrise sera totale, et les collectivités publiques vous seront pieds et poings liés. Vos experts expliqueront que vos bénéfices reflètent votre patriotisme, et le fardeau des pertes publiques sera dépeint comme un moindre mal au regard des emplois — hum ! — créés. Au vu de l'ampleur des déficits budgétaires actuels, l'enveloppe présentée (qui explosera par la suite) pourra sembler exorbitante à vos commanditaires. Afin qu'ils fassent avaler aux contribuables des pilules de plusieurs milliards d'euros, fournissez-leur des chiffres propres à enivrer les plus sceptiques. Certaines données sont à minimiser, d'autres à amplifier. C'est en spéculant sur des besoins futurs que vous hypnotiserez vos concitoyens. Multipliez les tonnes de fret de marchandises et les passagers par millions, sans hésiter à flirter avec l'absurde. Seul un avenir où vous aurez gagné pourra vous donner tort. Si le domaine du transport ferroviaire réserve de juteux contrats, ne négligez pas l'aérien, à l'exemple du projet d'aéroport du Grand Ouest, à Notre-Dame-des-Landes. Nantes est certes pourvue d'un aéroport sous-exploité, et la région, en cul-de-sac, en accueille déjà douze. Mais c'est oublier que l'époque est à la virtualité. Car enfin, il n'est nul besoin de besoins pour faire prospérer une idée ! Evoluer avec son époque a un coût. Il est bien sûr regrettable d'ensevelir des hectares de biodiversité sous des bijoux de technologie, mais ces sacrifices sont indispensables. Avec une législation de plus en plus contraignante, vos infrastructures doivent offrir des garanties d'insertion écologique et paysagère. Il existe de nombreux artifices pour enduire acier et béton du vert HQE (haute qualité environnementale) : un musée sur l'agriculture locale, des panneaux solaires, un toit végétal… Il vous faudra, sur ce dossier, conserver un moral à toute épreuve. Car, malgré tous vos engagements, les écologistes aboieront. Ils seront rejoints par une foule d'esprits influençables, dont l'approche naïve peut dresser un obstacle imprévu. Un retraité dans la force de l'âge se révèle parfois un adversaire opiniâtre, qui va décortiquer vos plans de manière obsessionnelle. On le déplore au Pays basque, autour du projet de LGV vers l'Espagne : un argumentaire enflammé, livré par deux trublions (2), est relayé par les réseaux alternatifs. Misez sur votre service de communication pour leur barrer l'accès aux médias de grande envergure. Evitez que la contestation ne s'étende, ne devienne emblématique ou gagne les tribunaux administratifs, au risque d'un gel des chantiers. Une bataille de chiffres ne peut opposer que des adversaires de même catégorie. Face aux arguments amateurs, invoquez la rigueur technocratique de vos spécialistes. Avec l'ardeur des pionniers, brandissez l'intérêt national, voire international, face à la vision passéiste de vos contradicteurs. Revendiquez votre participation sincère et transparente aux concertations publiques. Compte tenu de vos soutiens politiques et médiatiques, le dialogue, mené selon les

	méthodes adéquates, ne devrait pas vous inquiéter. La contre-offensive doit être graduée. Vous devrez peut-être piloter une campagne de dénigrement par voie de presse. Si vous n'étouffez pas la révolte dans l'œuf, votre lobbying devra œuvrer à la criminalisation de l'opposition à votre ouvrage. A la légitimité revendiquée par les protestataires, répondez par la légalité institutionnelle et le recours à la force publique. Et si on vous accule au bras de fer, montrez votre détermination ; vous aussi avez le droit de vous exprimer ! Au nom de l'intérêt général, assignez, inondez les protestations sous des nuages de gaz lacrymogène, distribuez les amendes par milliers et faites éventuellement interpeller à tour de bras, comme en Allemagne pour la nouvelle gare de Stuttgart. La bataille peut aussi se gagner manu militari, comme nous l'enseigne l'expérience contre le maquis radical des « No TAV » (3) du val de Suze, en Italie. Si la tournure des événements l'impose, la possibilité de dé créter un chantier « zone militaire d'intérêt stratégique » n'est pas à écarter. Certes, planifier un grand marché public s'avère de plus en plus laborieux ; mais le jeu en vaut la chandelle. Les concessions accordées par les autorités s'étalent de nos jours sur plus d'un demi-siècle. Pour votre entreprise et vos actionnaires, c'est la promesse de décennies de prospérité. D'autant que l'éventail des pyramides du futur ne cesse de s'élargir : groupes hospitaliers, centres commerciaux, quartiers d'affaires, infrastructures sportives, tours (4)... Pour paraphraser George Orwell, dont l'un des personnages déclarait : « La guerre, c'est la paix. La liberté, c'est l'esclavage. L'ignorance, c'est la force », je n'hésiterai pas à l'affirmer : l'inutile, c'est rentable ! Alain Devalpo Journaliste. Soutenez-nous, faites un don « S'informer exige une véritable mobilisation intellectuelle. Si nos textes sont en général plus longs que ceux d'autres journaux, c'est qu'il est souvent indispensable de rappeler les données fondamentales d'un problème, ses antécédents historiques, sa trame sociale et culturelle, son épaisseur économique, afin de mieux en saisir toute la complexité. »Ignacio Ramonet, ancien directeur du « Diplo » Faire un don (1) Marc Fressoz, FGV, Faillite à grande vitesse, Le Cherche Midi, Paris, 2011. (2) Pierre Recarte et François Tellier, Les Rails de la déraison. La très grande vitesse en Aquitaine et ailleurs, Nuvis, Paris, 2011. (3) No treno ad alta velocità (« Pas de TGV »). (4) Lire Thierry Paquot, « Plus haute sera la prochaine tour », Le Monde diplomatique ,mars 2008. Voir aussi le courrier des lecteurs dans notre édition de septembre 2012.
1880	Envoyé le 08/12/2014 Nom : TIGF (Transport et Infrastructures Gaz France) Prénom : - Département de résidence : 64 Commune de résidence : Pau Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tous les département et notamment Captieux, département de la Gironde AVIS : Dans le cadre des trois enquêtes publiques relatives au

	programme du GPSO (LN, AFSB et AFNT), à la lecture du dossier d'enquête publique, nous avons bien noté l'engagement du pétitionnaire de consulter TIGF pour effectuer un recensement exhaustif de l'ensemble des réseaux gaz de TIGF au stade de l'Avant-Projet Détaillé afin de rétablir l'ensemble des réseaux traversés par la ligne nouvelle dans les règles de l'art et avec des méthodes adaptées aux réseaux ou sites concernés (cf. Pièce F – Etude d'impact / volume 3.3 / paragraphe 5.2.1.5). Au vu des éléments transmis, il apparaît que la commune de Captieux est prévu être un point d'intersection important de vos lignes nouvelles. Cette commune est également pour TIGF un nœud de réseau très important avec la jonction de plusieurs de nos gazoducs de très gros diamètres permettant l'alimentation de l'Aquitaine en gaz mais aussi les transits internationaux France-Espagne. Les zones d'effet de ces gazoducs peuvent atteindre jusqu'à 400 mètres. Dans la pièce F, volume 4.4, paragraphe 3.2.1.3, il est envisagé de faire déplacer tous les réseaux de transport de gaz naturel venant en interaction avec ce projet de lignes nouvelles. Nous attirons votre attention qu'étant donné les volumes de gaz transportés, le nombre d'ouvrages concernés, leurs dimensions et notre obligation de service public, les installations de jonction sur cette commune de Captieux seront très difficilement déplaçables. En cas d'impact, les dépenses associées seraient de plusieurs dizaines de millions d'Euros et les délais de traitement seraient d'au moins 5 ans. Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et réunions techniques pour traiter des interactions entre notre réseau et vos projets.
1881	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : St-Médard en jalles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Avis absolument défavorable pour les LGV Bordeaux Dax -Toulouse et Pays Basque. Projets côuteux, destructeurs d'environnement, inadaptés, incohérents et ne correspondant pas à la demande en terme de transports ferroviaires de passagers, d'autant que les lignes utilisées par le TGV en Aquitaine sont largement satisfaisantes, en terme de rapidité. Il vaudrait mieux que le coût exorbitant de ces travaux soient affectés à une vrai prise en compte des besoins de déplacements, sans considérations politiques ou d'intérêt privé, mais qui profitent au plus grabnd nombre. Après avoir supprimé gares et lignes au profit du tout TGV, on nous impose encore des dépenses faramineuses pour faire gagner quelques quarts d'heures à une faible proportion d'usagers.
1882	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : AVIS : Je suis pour ce projet de lignes nouvelles qui apportera une nette amélioration de l'offre ferroviaire dans le sud-ouest, en rapprochant les territoires et en s'inscrivant dans la continuité logique de la ligne nouvelle Tours-Bordeaux en cours de construction. L'intérêt public du projet a notamment été mis en

	avant par la commission Mobilité 21 en 2013 qui, dans le cadre de sa hiérarchisation des grands projets, a placé la ligne Bordeaux-Toulouse en priorité 1. La nécessité d'une ligne nouvelle semble d'autant plus vraie que l'aménagement des lignes existantes ne pourra en aucun cas offrir des performances comparables. Par ailleurs, l'aménagement de ces lignes existantes serait porteur d'impacts lourds en termes d'acquisitions de bâtis, de nuisances sonores et de perturbation de l'exploitation ferroviaire en phase travaux. Les mesures mises en place pour limiter les effets du projet sur l'environnement semblent répondre aux enjeux des territoires (présence de grands ouvrages de franchissement notamment dans la vallée du Ciron pour ne pas impacter les écoulements, implantation de passage grande faune, protections acoustiques à la source,…). Vivement la mise en service !
1883	Envoyé le 08/12/2014 Nom : AMOUROUX Prénom : HENRI-VINCENT Département de résidence : 33 Commune de résidence / BORDEAUX lieu concerné par vos observations (commune, département) : - OUI à la voie Nouvelle pour moins de camions et permettre le report modal OUI à la voie Nouvelle respectueuse de l'écologie OUI à la voie Nouvelle pour relier l'Atlantique à la Méditerranée et à l'Espagne OUI à la voie Nouvelle pour l'Eurorégion du grand sud atlantique OUI à la voie Nouvelle pour une connexion à grande vitesse de nos métropoles OUI à la voie Nouvelle pour une meilleure qualité de vie OUI à la voie Nouvelle pour une attractivité renforcée OUI à la voie Nouvelle pour développer les emplois OUI à la voie Nouvelle pour des métropoles plus fortes OUI à la voie Nouvelle pour une nouvelle économie plus solidaire et dynamique OUI à la qualité de vie et à la réponse au besoin de mobilité de plus de 8 millions d'habitants du sud-ouest de l'Europe, en mettant Bordeaux à 2H00 de Bilbao (8H00 actuellement), Bayonne à 3H00 de Paris (5H00 actuellement) et à 2H00 de Toulouse (3H15 actuellement), en alliant confort et sécurité,
1884	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Tout GPSO AVIS : Je me permets d'exprimer mes plus vifs encouragements pour la réalisation du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ainsi que son prolongement vers Dax-Espagne. Je suis en faveur de ce grand projet de développement économique, territorial pour les raisons suivantes : • Le projet GPSO est un facteur de développement durable avec des perspectives avérées de report modal de l'aérien et du routier vers le mode ferroviaire. Ce moyen de transport écologique permet de produire 13 fois moins de CO2 que le transport routier, • Il apporte ainsi une réponse efficiente à la saturation du

	réseau routier en réduisant les émissions de gaz à effet de serre • Le projet GPSO est complémentaire des lignes existantes car il permet de libérer de la capacité ferroviaire sur les axes existants pour les TER et le fret et d'offrir une meilleure qualité de desserte, • Le projet GPSO est intégré dans le corridor trans-européen des transports et constitue une branche essentielle du corridor atlantique qui relie la péninsule ibérique à l'Europe du Nord • Le projet GPSO est une révolution dans les temps de transport vers le Sud : le trajet Bordeaux-Madrid sera ainsi réalisé en 4h30 au lieu de 9h. On pourra aller faire du shopping à Madrid pour le week-end ! Les gains de temps vers les villes espagnoles sont ainsi spectaculaires et les temps d'accès entre métropoles deviennent également concurrentiels vis-à-vis de l'aérien, • Le projet GPSO participe largement à l'aménagement et à la compétitivité des territoires : 3.1 millions d'habitants seront à moins de 45 min d'une gare TGV. Le maillage LGV constitue un magnifique atout pour les territoires notamment landais et toulousain, • Il s'agit d'un investissement de développement de territoire à plus de 50 ans car 3 régions françaises, 4 communautés autonomes espagnoles seront ainsi concernées par cette perspective d'aménagement du territoire à l'échelle européenne,. C'est une véritable opportunité à court terme de désenclavement des territoires notamment landais et toulousain. • Le projet GPSO est un véritable investissement qui peut relancer l'économie à court et moyen terme par le biais des effets bénéfiques d'une politique de grands travaux : 10 000 emplois directs sont attendus dans un premier temps pour le chantier (à l'instar de la LGV Tours-Bordeaux) et 22 000 emplois dans l'économie en général, • Le projet GPSO est rentable sur le plan socio-économique et crée de la valeur collective. La contre-expertise du Commisariat général à l'investissement a confirmé le sérieux des études et les valeurs de VAN de 4,9 Md d'euros et son taux de rentabilité interne de 4,9%, • Le financement, même s'il est encore au stade prémice reste largement semblable à celui de la LGV Tours-Bordeaux. Il s'agit de financer 9Md d'euros en 10 ans soit environ 1Md d'euros par an ce qui reste accessible et finançable par RFF et par les régions, à l'instar du financement de la LGV Tours-Bordeaux Alors engageons dès demain les travaux de la LGV pour créer des emplois, désenclaver les territoires et construire le dernier maillon manquant !
1885	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Méric Prénom : Claire Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bernos Beaulac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Bonjour, Je m'oppose absolument au GPSO projet pharaonique imposé par des personnes qui, hélas, ont perdu leur humanité ! Qui êtes-vous pour nous imposer une destruction totale de notre lieu de vie ? Respect de soi, respect des autres, respect de la Nature ? Entraide, Unité , Ecoute ? N'avez-vous jamais entendu ces mots ? Rayez ces mots, piétinez-les,

	vous vous piétinez vous-même, vous vous déshumanisez sans vous en rendre compte, vous êtes vraiment de pauvre hères ! Comment pouvez-vous vous regarder dans la glace ? comment pouvez -vous embrasser vos enfants ? que leur racontez-vous de vos journées ? comment vos petits-enfants pourront être fiers de vous ? avec vos mains sales, vos cœurs de pierre ? Vous nous bafouez, vous vous moquez de nous parce que nous sommes des citoyens de seconde zone, habitant dans nos villages sans éclat ni paillette, nous nous contentons d'une vie simple pour que d'autres puissent simplement vivre ! Vous nous avez déjà imposé l'autoroute scandaleuse que nous ne prenons pas, qui a saccagé notre environnement immédiat, qui a brouillé les pistes des pèlerins qui vont à Saint Jacques de Compostelle et maintenant vous nous imposez des trains que nous ne prendrons pas ! Réparez nos lignes anciennes qui reliez nos villages entre eux ! Vous venez de la poussière et repartirez en poussière... (comme nous) seulement vous sera posée la seule question, (comme à nous) : "Qu'as-tu fait pour ton prochain ? Qu'as-tu fait pour ta planète ?"
1886	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Foures Prénom : Jean Département de résidence : 33 Commune de résidence : La Teste de Buch Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Balizac,gironde AVIS : 1-La ligne bordeaux Dax en LGV est-elle franchement prioritaire aujourd'hui,dans un contexte de crise et de nécessaire maitrise des dépenses et des priorités? 2-Pourquoi créer une nouvelle infrastructure engageant des dépenses extravagantes alors qu'il existe un tracé actuel qui ne serait alors utilisé qu'a 25% de ses capacités? 3-A l'impact financier s'ajouterait un désastre écologique et de vie des populations locales: ce tracé nouvellement créé au mépris du tracé existant implique de traverser des espaces naturels et des zones protégées écologiquement au sein du parc régional d'aquitaine...
1887	Envoyé le 08/12/2014 Nom : BABOLAT Prénom : NATHALIE Département de résidence : 33 Commune de résidence : ST SELVE Lieu concerné par vos observations (commune, département) :ST SELVE AVIS : bonjour, je trouve ce projet démesuré quant à son cout de 13 milliards dont le financement est pas encore défini avec un risque de report sur nos impôts locaux et à son inutilité à quoi cela sert -il de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. de plus la vie locale va se trouver bousculée par le passage de camions incessants nécessaires aux chantiers sans générer d'emplois

	fixes locaux. notre commune sera aussi dévalorisée quant à ses biens immobiliers car qui souhaite s'installer sur une commune où les nuisances sonores et énergétiques sont présentes?? cordialement Nathalie Babolat
1888	Envoyé le 08/12/2014 Nom : GABARRET Prénom : Mireille Département de résidence : 47 Commune de résidence : 47450 ST HILAIRE DE LUSIGNAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux Toulouse AVIS : Nous sommes contre ce nouvel investissement d'un coup démesuré (alors que les deniers manquent) Nous ne sommes pas directement concerné par le tracé, mais commensons par améliorer les lignes existantes ainsi que le service. Il faut avoir envie de prendre le train ..... Gréves, horaires non respectés, etc..... Aurons nous un jour des décideurs élus vraiment responsable de la gestion des deniers publics ???????
1889	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Fédération des AAPPMA de la Gironde Prénom : Fédération des AAPPMA de la Gironde Département de résidence : 33 Commune de résidence : Beychac et Caillau Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Objet : Observations/propositions et contre-propositions concernant le dossier en enquête publique du GPSO réalisé par Réseau Ferré de France par la Fédération des Association Agréés pour la Pêche et la Protection des Milieux Aquatiques de la Gironde Dans le cadre de l'enquête publique du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest réalisé par Réseau Ferré de France, des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, la Fédération des Associations Agréées pour la Pêche et la Protection des Milieux Aquatiques de la Gironde a souhaité faire part de ses remarques. I. NOUS SOUHAITONS TOUT D'ABORD RAPPELER LES POINTS SUIVANTS : La FDAAPPMA, crée en 1913, est une association loi 1901 à caractère d'utilité publique et chargée par la loi de mission d'intérêt général. Elle regroupe l'ensemble des AAPPMA du département de la Gironde et l'Association Départementale Agréée de Pêcheurs Amateurs aux Engins et aux Filets sur les eaux du domaine public (ADAPAEF). La FDAAPPMA comptait en 2013 près de 27 000 adhérents. La FDAAPPMA a pour objet : 1. La protection des milieux aquatiques, la mise en valeur et la surveillance du domaine piscicole départemental - Participation, en qualité d'organisme consultatif, à la définition des politiques locales, départementale et régionales en faveur des milieux aquatiques et de la faune piscicole (SDAGE, COGEPOMI, SAGE, Commissions technique départementale de la pêche …). - Élaboration d'outils de gestion piscicole de portée réglementaire (SDVP, PDPG) pour guider, coordonner et contrôler les actions des structures associatives de la pêche de loisir et des autres partenaires. - Mise en œuvre de mesures de protection, de gestion et

d'aménagement, en faveur des milieux et de la ressource piscicole.
- Surveillance du domaine piscicole, organisation de la police de la pêche sur les territoires de gestion des AAPPMA.
- Développement d'actions d'information, de sensibilisation et d'éducation à l'environnement

2. Le développement durable de la pêche amateur, la mise en œuvre d'actions de promotion du loisir-pêche par toutes les mesures adaptées
- Encadrement administratif, technique, règlementaire et financier de l'activité pêche.
- Élaboration d'outils de gestion et de valorisation de l'activité halieutique (SDDLP) pour guider et coordonner les actions des structures associatives de la pêche de loisir et des autres partenaires, et participer ainsi au développement du tourisme et de l'activité économique du département.
- Développement d'actions de promotion, de formation et de découverte de la pêche (animations pêche, communication, évènements…).

Elle assure la collecte auprès des AAPPMA de la redevance pour la protection du milieu aquatique (RMA) et de la Cotisation Pêche et Milieux Aquatiques (CPMA) et elle définit et coordonne les actions des associations adhérentes. Enfin la FDAAPPMA peut être chargée de toute mission d'intérêt général en rapport avec son objet social. C'est dans ce cadre que la FDAAPPMA et les AAPPMA du secteur apportent un avis sur le projet présenté.

II. AVIS SUR LE PROJET GPSO DANS LE DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

1. Rappel des enjeux majeurs des bassins versants hydrographiques traversés par le projet

Le projet du GPSO traverse, pour ce qui concerne le département de la Gironde, 4 bassins versants hydrographiques principaux : le Saucats, le Gât Mort, le Rieufret ou la Barboue et le Ciron.
Ces bassins versants présentent à l'échelle européenne, nationale et locale des ENJEUX ECOLOGIQUES ET D'INTERET GENERAL MAJEURS

Au niveau européen
- LE BOCAGE HUMIDE DE CADAUJAC, LE SAUCATS et LE GAT MORT, ET LE CIRON FONT PARTIE DU RESEAU EUROPEEN NATURA 2000. LE BUT DES DOCUMENT D'OBJECTIF (DOCOB), validés par arrêté préfectoral en 2006 pour le Ciron, en 2011 pour le Saucats-Gat Mort et en 2008 pour le bocage humide de Cadaujac, est de parvenir au maintien en bon état de conservation la biodiversité, des « habitats naturels » ainsi que de la faune et de la flore sauvages d'intérêt communautaire qui se trouvent sur ces sites.
- L'ENSEMBLE DES 4 BASSINS VERSANTS SONT RECONNUS COMME UN AXE A ENJEU PRIORITAIRE POUR LES POISSONS MIGRATEURS, et notamment pour l'anguille européenne qui connaît depuis les années 1980 un brusque effondrement de son stock. Cette situation lui vaut aujourd'hui son classement dans la liste rouge des espèces menacées. Ainsi un règlement européen R(CE) n°1100/2007 adopté en 2007 par le Conseil des ministres de l'Union européenne a imposé à chaque Etat membre l'élaboration d'un plan de gestion national, agissant sur l'ensemble des causes de mortalité de l'anguille
- L'ENSEMBLE DES 4 BASSINS VERSANTS FONT PARTIE DES MASSES D'EAU SUPERFICIELLES PRIORITAIRES POUR L'OBJECTIF D'ATTEINTE POUR TOUS LES ETATS MEMBRES DU BON ETAT ECOLOGIQUE ET CHIMIQUE A L'HORIZON 2015 à 2027, défini dans la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) 2000/30 CE du 23 octobre 2000.
L'état écologique comprend notamment les états biologique, physico-chimique et hydromorphologique.

Au niveau national

- Dans le cadre de l'article L214-17 du code de l'environnement et de la loi du grenelle de l'environnement, L'ENSEMBLE DES 4 BASSINS VERSANTS SONT CLASSES PAR L'ARRETE DU 7 OCTOBRE 2013 ETABLISSANT LA LISTE DES COURS D'EAU MENTIONNEE AU 1° ET 2° DU I DE L'ARTICLE L. 214-17 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE BASSIN ADOUR-GARONNE
  - En liste 1 : aucune autorisation ou concession de peut être accordée pour la construction de nouveaux ouvrages s'ils constituent un obstacle à la continuité écologique sur ces cours d'eau
  - en liste 2 : tout ouvrage doit être géré, entretenu et équipé dans un délai de 5 ans après publication de la liste selon les règles définies par l'autorité administrative, en concertation avec le propriétaire ou, à défaut, l'exploitant pour assurer le transport suffisant de sédiments et la circulation des poissons migrateurs.

L'objectif global est la préservation et la remise en état des continuités écologiques (trame verte et bleue) et diminuer la fragmentation des habitats pour préserver la biodiversité et faciliter les échanges nécessaires à la survie des espèces.

- Dans le cadre de l'article L432-3 du code de l'environnement, L'ARRETE PREFECTORAL DU 12 JUIN 2013, PORTANT INVENTAIRE DES ZONES DE FRAYERES, DE CROISSANCE OU D'ALIMENTATION DE LA FAUNE PISCICOLE ET DES CRUSTACES, dans le département de la Gironde, classe :
  - en liste 1

Pour les frayères à chabot, à lamproie de planer, lamproie marine, lamproie fluviatile, truite fario (et truite de mer) et vandoise :

- Bassin amont du Ciron et ses affluents (source au confluent du ruisseau de la Clède à Uzeste)
- Bassin aval du Ciron et ses affluents (du confluent du ruisseau de la Clède au confluent avec la Garonne à Barsac)

Pour les frayères à chabot, lamproie de planer, lamproie marine, lamproie fluviatile, et vandoise

- Le Saucats et ses affluents, des sources à la confluence avec la Garonne

Pour les frayères à lamproie de planer et de rivière

- La Barboue et ses affluents (du ruisseau de Lafontaine de Manine à Landiras à sa confluence dans la Garonne)

Pour les frayères à Lamproie de rivière, lamproie de planer, lamproie marine et vandoise

- Le Gât Mort de sa source à sa confluence dans la Garonne

  - en liste 2p pour le brochet.

- Le Saucats de la D1113 à sa confluence dans la Garonne à Isle St Georges et l'Estey Mort de l'amont de l'autoroute A62 au château de la Prade à St Médard d'Eyrans à sa confluence dans la rouille du Tronc sur Isle St Georges.
- Ruisseau de la Hure de sa confluence avec le ruisseau blanc au Ciron

  - En liste 2e pour les écrevisses à pieds blancs

- Les affluents du Ciron de leurs sources à leur confluence dans le Ciron et notamment : la Gouaneyre, le ruisseau de Lucmau, l'Homburens et ses affluents, la Nère

Ce classement permet d'encadrer les activités et travaux susceptibles d'affecter les zones à forts enjeux pour la faune piscicole et entrant notamment dans le champ d'application de la rubrique 3.1.5.0. de la nomenclature « eau » (L421-1 soit « les installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones

	de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens , ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet). Au niveau local - Les 4 bassins versants hydrographiques sont intégrés dans deux outils de planification, crée par la loi sur l'eau de 1992 et dont leur portée réglementaire a été renforcée par la Loi sur l'eau et les Milieux Aquatiques (LEMA) n°2006-1772 du 30 décembre 2006 : LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) DU BASSIN ADOUR GARONNE 2010-2015 ET LES SCHEMAS D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE) ; LE SAGE GARONNE ET LE SAGE CIRON A. Les orientations et dispositions fondamentales du SDAGE sont notamment de : o réduire l'impact des activités sur la morphologie et la dynamique naturelle des milieux (justifier techniquement et économiquement les projets d'aménagement) Pour les nouvelles installations, ouvrages, travaux ou aménagements, notamment ceux visé par l'article L214-1 du code de l'environnement et susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'intégrité et le fonctionnement des zones humides ou des milieux aquatiques en bon ou très bon état, l'autorité administrative veille à apprécier l'impossibilité de solution alternative plus favorable à l'environnement à un coût raisonnable et intégrant les paramètres marchands et non marchands, dont les bénéfices environnementaux. Elle prévoit des mesures compensatoires à une échelle cohérente » o Gérer durablement les eaux souterraines et préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides - Et notamment prendre en compte les têtes de bassins versants et préserver celles en bon état - Préserver les milieux aquatiques à forts enjeux environnementaux du bassin Adour Garonne - Stopper la dégradation des zones humides et intégrer leur préservation dans les politiques publiques Sachant que la priorité est mise sur les cours d'eau à fort enjeux environnementaux c'est-à-dire • Les cours d'eau à enjeu pour les poissons migrateurs amphihalins • Les cours d'eau en, très bon état écologique et/ou jouant le rôle de réservoir biologique • Les zones humides • Les habitats abritant des espèces remarquables menacées L'ensemble des 4 bassins versants font partis des cours d'eau à fort enjeux environnementaux (poissons migrateurs, réservoirs biologiques, zones humides et espèces remarquables menacées) B. Les Shémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux lorsqu'ils sont approuvés et publiés, le règlement et ses documents cartographiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de toute installation, ouvrage, travaux ou activité mentionnés à l'article L.214-2 Dans le Plan d'Aménagement et de Gestion Durable du SAGE Ciron (validé en 2014) est indiqué que « le tracé du projet de la ligne à grande vitesse intersecte la rivière du Ciron, la majorité de ses affluents en rive gauche, et potentiellement de nombreuses zones humides (30 au total dont 26 lagunes). La réalisation des travaux puis l'entretien de ces aménagements génèreront des lourdes conséquences pour les milieux aquatiques et les espèces qui y sont inféodées notamment. En effet, beaucoup de zones humides seront

impactées et la ripisylve présente sur les tracés sera détruite. Ce sont donc des habitats importants et exceptionnels qui ont été et seront détruits ainsi que des corridors biologiques, essentiels à la circulation de la faune et de la flore. La mise à nu des sols entrainera également une accentuation des phénomènes d'érosion et de lessivage. Enfin, des risques de pollutions ponctuelles liées à ces projets pourront survenir. »

L'un des objectifs du SAGE (objectif B.2) est de protéger et mettre en valeur les zones humides et lagunes :
- Disposition B.2.2 : limiter l'effet des ouvrages et infrastructures (existants ou en projets) impactant les zones humides. Il est indiqué que selon les tracés des fuseaux d'étude de la LGV (1km de large) et des lignes de gaz (2 km de large), ce sont 26 lagunes (3 hectares au total) et 4 zones humides (dont une identifiée potentiellement comme ZHIEP24) d'un total de 46 hectares.
- Disposition B.2.3 : Prendre toutes les mesures pour limiter les impacts de tout projet d'aménagement sur le fonctionnement et le niveau des lagunes du bassin versant

Un autre objectif (objectif C.4) est de préserver l'espace de mobilité maximal :
- Disposition C.4.1 : Diffuser la cartographie de l'espace de mobilité maximal et y prévenir toute action d'urbanisation ou d'artificialisation

L'espace de mobilité maximal garantit les translations latérales permettant une mobilisation des sédiments ainsi que le fonctionnement optimal des écosystèmes aquatiques et terrestres. Il est essentiel au cours d'eau pour qu'il puisse trouver son équilibre sédimentaire et créer ainsi des conditions favorables au renouvellement des communautés écologiques, au maintien de la qualité de l'eau et à l'atténuation des phénomènes de crues.
Sur l'essentiel du réseau hydrographique du bassin versant du Ciron, la pression anthropique reste relativement faible au niveau de l'espace de mobilité maximal. Les cours d'eau sont peu contraints par des aménagements.

Le SAGE GARONNE est en cours d'élaboration. Au stade du diagnostic et tendances, il est indiqué que « la mise place de la ligne LGV reliant Bordeaux à Toulouse aura un impact sur l'activité touristique mais également, du point de vue environnemental, de nombreux effets sur l'environnement (lors des travaux et durant l'utilisation de la ligne), notamment sur les habitats et la trame verte et bleue (continuité écologique). »

A. L'ensemble des 4 bassins versants hydrographiques sont également inscrits comme contexte piscicole du Plan Départemental pour la Protection des milieux aquatiques et la Gestion des ressources piscicoles (PDPG) réalisé par la Fédération des AAPPMA de la Gironde. Les 7 AAPPMA des bassins versants du Saucats, Gât Mort et du Ciron ont également rédigé leur Plan de Gestion Piscicole Local (obligation statutaire).

Le PDPG est un document qui synthétise les connaissances sur l'état de la faune piscicole des principaux milieux aquatiques et propose des orientations en terme de gestion aux collectivités piscicoles et structures à compétence rivière. Le PDPG est donc un outil de référence, reconnu par les administrations, au service de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE), et en lien fort avec les politiques de l'eau associés (SDAGE Adour Garonne 2010-2015) pour atteindre notamment les objectifs « de bon état des eaux ». Les PGPL des AAPPMA permettent la mise en œuvre des actions au niveau local en cohérence avec l'état des peuplements piscicoles.

Les contextes piscicoles du Saucat, du Gât Mort, de la Barboue et du Ciron présentent une faune piscicole atypique représentative des rivières d'eau fraîches, et cours d'eau de plaine aux eaux plus chaudes. Sur ce bassin versant se côtoient : les espèces sensibles à la qualité de l'eau et à la présence de zones de radiers (eau courante sur un substrat composé de graviers-cailloux-pierre), le brochet qui se reproduit dans les zones humides bordant ces cours d'eau mais également de nombreux migrateurs ; dont notamment les lamproies marine/ fluviatile, l'anguille ou la truite de mer.
D'après le diagnostic PDPG, l'état des peuplements piscicoles (hors migrateurs) sur ces contextes est :

- Pour le chabot, le vairon, la loche franche et la lamproie de planer : Conforme (l'ensemble des espèces peuvent réaliser l'ensemble de leur cycle biologique)
- Pour le brochet : Conforme à Très perturbé (une des phases du cycle biologique est compromise ; la reproduction).

Les actions prioritaires sur ces contextes sont notamment la protection des milieux prairiaux et des zones humides présents en bordure de ces cours d'eau afin de préserver le bon état des peuplements piscicoles de ces cours d'eau.

Ce paragraphe permet de prendre la mesure des enjeux environnementaux considérables et d'intérêt général, présents sur ces bassins versants (zone humide, écrevisses à pattes blanches, poissons d'intérêt communautaire). L'état a donc de grandes responsabilités vis-à-vis de la préservation et de l'amélioration de la qualité de ces cours d'eau.

2. Observations/ propositions et contre-propositions du dossier en enquête publique

a. Pièce F - étude d'impact // volume 3.1 // approche globale - appréciation des impacts du programme et état initial de l'environnement

Point 2.2.4 / 2.2.4.1

- Environnement physique : sous-estimation des enjeux présents sur le BV du Ciron « d'autres cours d'eau sont également remarquables (Gouaneyre, Barthos) et font l'objet de diverses protections réglementaires (Natura 2000) ».

Un des enjeux prioritaires sur la Gouaneyre, le ruisseau de Lucmau, l'Homburens et ses affluents, et la Nère (traversés par le projet de ligne nouvelle), de zones de frayeres, de croissance ou d'alimentation pour l'écrevisse à pattes blanches (arrêté préfectoral du 12 juin 2013)
Sous-estimation des enjeux sur les zones humides aux abords du Saucats, Gat mort et Affluents du Ciron. Il est indiqué « qu'elles se concentrent principalement au Sud du département au niveau du plateau landais (Balizac, Captieux, Escaudes…) »

- Le patrimoine, tourisme et loisirs : aucun enjeu vis-à-vis de la pêche n'est mis en évidence

Point 2.3 appréciation des impacts du programme
Point 2.3.1.2 les effets généraux prévisibles des lignes nouvelles

- L'environnement humain : effets en mesures proposées. Il est indiqué que « la mise au point des projets s'est accompagné d'une concertation très approfondie avec une mise en œuvre très en amont de la démarche éviter, réduire, compenser ». Cette affirmation ne nous paraît pas refléter la réalité. En effet, au cours de la lecture du document, la prise en compte des remarques formulées en 2010 par la fédération des AAPPMA ne semblent pas apparaître (tracé le moins impactant non retenu cf. ci après). D'autre part, la

	Fédération des AAPPMA de la Gironde avait transmis l'ensemble de ces données sur la faune piscicole et crustacé (écrevisse à pattes blanches) dans le cadre d'une convention avec RFF (référence GPSO-10-EGI-3-ENV-5209-0a-Convention-Fédépêche.doc) qui ne semblent pas du tout avoir été prises en compte (notamment volume 4.3 –cf remarques ci-après). Pour information, La Fédération des AAPPMA de la Gironde et la CLE du SAGE Ciron avaient fait parvenir leur avis sur le choix du tracé le moins impactant en l'état des connaissances dans le fuseau de 1000 m. Toutes les préconisations non pas été prises et notamment sur des secteurs sensibles : - Fuseau préconisé par la Fédération des AAPPMA et la CLE du Sage = H-142 sur le ruisseau de la Hure, le Ballion, le Taris, le Guillaume, le Bardine et l'Homburens - Fuseau retenu par RFF : H141 jusq'uau ruisseau de Bardine et le H145-H144 pour l'Homburens Point 2.3.1.2 les effets généraux prévisibles des lignes nouvelles - Nuisances acoustiques : Aucune mesure et aucune prise en considération de l'impact pour les pêcheurs dans le cadre de leur activité (nuisance sonore, vibration, paysager…) - Effets et mesures liés à l'utilisation de produits phytosanitaires : L'utilisation de ces produits doit être totalement proscrite et des mesures alternatives doivent être trouvées. Car même si sur les zones à proximité des cours d'eau et des sites Natura 2000 leur utilisation est proscrite, les risques de contamination existent toujours par lessivage et ruissellement via les réseaux de drainage. D'autre part une loi instaure à partir de 2020 la fin de l'utilisation des pesticides dans les collectivités. Pourquoi ne pas le faire appliquer sur ce projet sachant que le « désherbage des voies ferrées est en effet l'un des plus importants postes de consommation de produits phytosanitaires, hors agriculture en France » (source sénateur du Morbihan Joël Labbé). Environnement physique : effets et mesures proposés - La gestion des matériaux : La création de nouvelles carrières prévus dans les mesures pour obtenir des matériaux nécessaires à la réalisation du projet vont également avoir un impact sur la ressource en eau et sur la banalisation des paysages et pourront être sources d'installation d'espèces invasives (même si le site est remis en état après exploitation comme c'est indiqué). En effet l'expérience sur d'autres secteurs (au bord de l'A89…) ont mis en évidence ces problèmes. - Les eaux superficielles / Effet sur la qualité et conséquences sur les usages : dans les mesures il est indiqué que « l'utilisation des traitements phytosanitaires sera proscrite au sein des traversées des sites NAtura 2000 et au sein des traversées de périmètres de protection de captages AEP ». Cette mesure n'est pas assez ambitieuse concernant notamment le bassin versant du Ciron (tous les affluents ne sont pas dans le périmètre du site NAtura 2000). Sur l'ensemble des cours d'eaux traversés l'utilisation de ces produits doit être proscrite compte tenu des enjeux environnementaux forts sur ces cours d'eau. - L'environnement naturel : effets et mesures : Au niveau des mesures il est indiqué que « l'évaluation des incidences, menées site par site et de manière cumulée, conclut à l'absence d'incidences notables résiduelles des projets soumis à l'enquête sur les habitats et espèces visés par des enjeux Natura 2000. » Comment peut-on parvenir à une absence d'incidence lorsque des travaux vont impacter durablement un bassin versant comme le Ciron

préservé encore aujourd'hui de toute forte présence humaine qui permet le maintien de populations de crustacés très fragiles comme les écrevisses à pattes blanches ?
D'autre part dans les périmètres réglementés ne sont pas indiqués les classements de cours d'eau dans le cadre du décret frayère concernant les espèces piscicoles et les écrevisses à pieds blancs, et prenant en compte un grand nombre de secteurs traversés par le projet. Aucunes mesures d'évitement ou de recherche de jumelage avec les infrastructures existantes n'ont donc été recherchées comme cela a été fait sur le territoire du Parc Naturel des Landes de Gascogne. Il est primordial que cela soit fait notamment sur le Bassin versant du Rieufret-Barboue et du Ciron.

- Des effets sur les habitats naturels, la faune et la flore : Dans les espèces concernées par l'emprise, les écrevisses à pieds blancs ainsi que les poissons ne sont pas citées, alors qu'ils sont directement concernés.
Dans les mesures, il est indiqué qu'une « vallée perpendiculaire au projet ne peut pas être évitée » et que des mesures compensatoires seront donc prévues. Il est essentiel de savoir que les impacts du projet, lors des travaux et de l'exploitation notamment sur le bassin versant du Ciron, sur les habitats, la qualité de l'eau et donc sur les populations relictuelles d'écrevisses à pattes blanches (et les dernières de Gironde), ne pourront pas être compensés. Il est actuellement impossible d'installer une nouvelle population sur un autre cours d'eau compte tenu de sa sensibilité à l'habitat aquatique, la ripisylve, la qualité de l'eau…Le bassin versant du Ciron reste l'un des derniers bassin de la Gironde a présenté toutes les caractéristiques favorables à la présence de cette espèce. Le risque par ce projet est donc de perdre a tout jamais les habitats favorables à cette espèce et donc l'espèce en elle-même.

Le patrimoine, le tourisme et les loisirs : effets et mesures proposées
- Les effets sur la randonnée, la chasse et la pêche : il est indiqué que « les principaux effets sont liés à la phase de travaux et qu'après la mise en service de la ligne, seule la coupure éventuelle de parcours de pêche demeure ». Qu'en-est-il des nuisances sonores générées par le passage des trains à proximité de ces emprises (quiétude perdue), de l'effet visuel avec un paysage artificialisé… ? Les pêcheurs risquent de déserter le secteur avec une conséquence économique certaine pour les Associations de pêches locales.
Aucune mesure ne permet d'éviter ou de compenser ces impacts

Point 2.3.2 les effets localisés des différents éléments du programme
2.3.2.1 les éléments de la première phase du programme du GPSO
- L'environnement naturel : les effets et mesures prévisibles : Il est indiqué que « les effets du projet sur les espèces végétales seront globalement faibles et sur les trames verte et bleue en général faibles à moyens », mais quand est-il de toutes les espèces et tous les habitats non connus aujourd'hui ? Une perte considérable de la biodiversité est à prévoir compte tenu de notre très faible connaissance sur un espace concerné aussi grand.
L'impact est donc sous-estimé.
Point 2.3.3.3 les effets cumulés sur le milieu naturel
- Les effets sur le réseau Natura 2000 : il est indiqué que « les incidences résiduelles du programme ont été évaluées à non significatives concernant l'état de conservation des habitats et des populations, ni le bon accomplissement des cycles bioloiques et ne seront pas non plus de nature à remettre en cause les objectifs de conservations définis dans les DOCOB. » Comment peut-on affirmer

l'absence d'incidences résiduelles sur ces habitats compte tenu de l'impact déjà visuel de ce type de projet sur un milieu naturel, des impacts sur les espèces animales ou végétales non connues à l'heure d'aujourd'hui… ?

- Les effets sur les habitats et espèces : Aucun élément n'est indiqué concernant l'écrevisse à pattes blanches sur la préservation de la ripisylve en l'état (sur l'ensemble du lit majeur), la préservation de la qualité de l'eau lors de la phase travaux notamment (départ de fines…)…Seules les mesures sur la transparence sont indiquées.

Point 2.4 Evaluation des coûts collectifs environnementaux et du bilan énergétique du programme

- Coût collectifs environnementaux induits par le programme du GPSO. Dans ce paragraphe le calcul du coût collectif environnemental est basé sur les prévisions de trafic notamment. Il en résulte d'après leurs calculs un bénéfice collectif environnemental de 3 milliards d'eauros sur 50 années d'évaluation. Mais quel est le coût collectif estimé de la perte de biodiversité notamment lié au projet ?

Point 3.1.4.2 les textes régissant la protection des espèces : Non prise en compte du décret frayère (cf. remarque ci-avant) à l'échelle des départements.

Point 3.1.4.8 Les Principaux enjeux écologiques à l'échelle de l'aire d'études / synthèse par groupe d'espèces des enjeux écologiques

- Faune aquatique entre Bordeaux (33) et Captieux (33) : très faible analyse sur ce secteur aux vues des enjeux majeurs identifiés.

Point 3.1.5.2 le tourisme et les loisirs

- Les activités de pêche : quasi absence de la prise en compte de l'activité pêche pourtant fortement présente sur le secteur du projet.

VOL 4.1 -Analyse de l'état initial du secteur géographique 1

- Pt 2.3.3 les eaux superficielles / 2.3.3.1 cours d'eau de la zone d'étude : Il est indiqué que « les esteys ont la particularité d'être soumis au régime des marées et se trouvent à sec lors des périodes de marées basses ». Cette information est totalement fausse. Au-delà de l'alimentation en eau par la marée, ces cours d'eau ont une alimentation en eau douce par leurs sources et nappes affleurantes.

- Pt 2.4.3 les sites à enjeux écologiques : Un potentiel existe au niveau de l'estey ste croix et du saucats pour l'écrevisse à pattes blanches (Enjeu majeur). Non indiqué dans les justifications des enjeux.

Cartes projet proposé à l'enquête publique et son insertion environnementale

- Estey de Franc et Tartifume (Bègles), Eau blanche (Cadaujac) et ruisseau de Breyra/ruisseau de Cordon d'Or et ruisseau de Milan (St Médard d'Eyrans) : Au niveau du franchissement des cours d'eau et zones inondables, des zones de remblais sont notamment prévus alors que des enjeux en terme de zone inondable et de zones humides ont été mis en évidence en p/123 et 129. Il est demandé qu'un aménagement soit prévu pour éviter la mise en place de remblai sur ce secteur pour éviter un impact sur les zones humides attenantes. Un ouvrage d'art de franchissement d'ouverture suffisante est prévu mais ne nous paraît être une mesure suffisante pour éviter l'impact

	sur les zones humides. Il conviendrait que l'ouverture corresponde à la largeur du lit mineur et du lit majeur des cours d'eau franchis. D'autre part, un reprofilage du ruisseau du Milan est prévu. Compte tenu de la présence de milieux à enjeu sur ce secteur (anguille notamment), nous demandons qu'aucun reprofilage de lit mineur ne soit réalisé. VOL 4.2- Analyse de l'état initial du secteur géographique 2 Point 2.4.2.2 trame bleue Les zones de frayères, de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole et des crustacés : identifiées dans le cadre de l'arrêté préfectoral, elles ne sont pas reprises dans ce document édité en juin 2014 alors que l'arrêté préfectoral est sorti en 2013. Il manque notamment : o En liste 1 - Tursan : frayères à chabot, à lamproie de planer, lamproie marine, lamproie fluviatile, truite fario (et truite de mer) et vandoise - Le Saucats et ses affluents : frayères à chabot, lamproie de planer, lamproie marine, lamproie fluviatile, et vandoise o en liste 2p pour les frayères à brochet. - Le Saucats de la D1113 à sa confleunce dans la Garonne à Isle St Georges et l'Estey Mort de l'amont de l'autoroute A62 au château de la Prade à St Médard d'Eyrans à sa confluence dans la rouille du Tronc sur Isle St Georges. Point 2.4.3 les sites à enjeux écologiques P : 91 – Manque un nombre important d'espèces à enjeux écologiques majeurs mise en évidence par la Fédération des AAPPMA en2010 et 2013 sur le secteur et notamment sur : o Le Gat Mort (sur le Pommarède et au niveau de l'A62) : anguille, chabot, lamproie marine, lamproie de planer et lamproie sp + potentiel écrevisses à pattes blanches (observations années 90) o La Barboue : truite fario, lamproie marine, lamproie de planer, vairon, anguille + potentiel écrevisses à pattes blanches (observations années 90) o Le Tursan : lamproie sp. + potentialité écrevisse à pattes blanches (à noter également la présence du vairon, espèce sensible à la qualité de l'eau) + potentiel écrevisses à pattes blanches (observations années 90) o BV Saucats-Gat Mort : Manque enjeu majeur piscicole (cf. remarque ci-dessus) p : 94 o La Barboue : Manque enjeu majeur de l'écrevisse à pattes blanches (observations années 90) o Vallée du Tursan : Présence de lamproie de planer également (enjeu majeur) Enjeux environnementaux identifiés p : 128 - Virelade : manque la zone naturelle associée au ruisseau de la Barboue (cf. carte p :120). Du coup pas d'évitement prévu - Landiras : manque l'identification de la tête de bassin versant du Rieufret (ruisseau de la fontaine de Manine) et manque le Tursan (cf. carte p :120). Il est indiqué que l'évitement de l'enjeu est réalisé hors ce n'est pas le cas pour la Fontaine de Manine. Point 3.2.4 p : 165 site natura 200 du réseau hydrographique Gât Mort-Saucats Il est indiqué dans « les mesures que les traitements chimiques à proximité des vallées du Saucats et du Gât-Mort seront limités ». Demande qu'ils soient totalement proscrits compte tenu des enjeux. Point 3.2.4.3 les effets permanents et mesures sur les trames verte

et bleue
Au niveau des ruisseaux le Baradot et ruisseau de la Fontaine de Manine (affluent compris), il est indiqué que l'effet résiduel seront faibles à négligeables du fait qu'un viaduc sera mis en place. Hors il est indiqué en p : 159 que des busages et des déviations de 100 à 200 m seront réalisés…des mesures de compensation doivent être mises en place ou mieux que ce cours d'eau soit évité (un léger recul de 50 m environ de la voie vers l'Est) . Rôle essentiel des têtes de bassins versants (SDAGE) donc besoin d'une attention particulière sur ces cours d'eau en tête de bassin versant du Rieufret (cours d'eau à très forts enjeux et réservoirs biologiques).

Point 3.2.5 / 3.2.5.2 effets et mesures sur le tourisme et les loisirs
Concernant les équipements de pêche : existence de parcours de pêche qui pourront être perturbés. Non identifiés en p : 185. Prévoir des mesures de compensations comme pour la chasse.

Point 3.3.3/3.3.3.2 les effets et mesures sur les eaux superficielles
Compte tenu des enjeux s'exerçant sur le bassin versant du Rieufret et du Tursan, il conviendrait que les ouvrages de type cadre prévus sur, l'affluent du rieuffret au pk28, ruisseau de la Jalle pk35,1 et les 2 affluents de la Suscouse pk 35,9 et 36,3, notamment soient systématiquement enterrés de 30 cm pour reconstituer le lit mineur. Sur l'ensemble des cours d'eau cités sur la partie « cours d'eau axes migrateurs du SDAGE, ZAP Anguille et réservoirs biologiques », prévoir dans les mesures que les interventions en rivière devront être réalisées en dehors des périodes de reproduction sur l'ensemble des cours d'eau cités dans le paragraphe (pas seulement axes migrateurs SDAGE ou ZAP Anguille)

Point 3.3.4.2 effets et mesures sur le patrimoine naturel
Faune aquatique : L'incidence sur la faune aquatique est négligé. Il convient également de prendre en compte également la truite fario sur la Barboue. D'autre part, l'habitat et donc le peuplement piscicole sera fortement perturbé et pendant plusieurs années sur les cours d'eau dérivés/rescindés. Mesures à prévoir ?
Point 3.3.5.2 les effets et mesures sur le tourisme et les loisirs : aucune mesure n'est prévue pour la pêche.
Cartographie de la synthèse des effets et mesures du tracé proposé :
o Planche 04/08 : viaduc prévu sur le Baradot et le Rieufret mais une zone importante de remblais est prévu dans le lit majeur du Rieufret avec un « modelé » (définition claire non donnée ne permettant pas d'évaluer l'impact de ce type d'aménagement). Pourtant de très forts enjeux sont rappelés ci-dessus et sur la carte en p : 120. Il conviendrait de réaliser un viaduc sur la totalité du lit majeur soit environ 400 m.
o Planche 08/08 : enjeux prioritaires sur les têtes de bassin versant (affluents du Tursan et Tursan) et notamment sur les cours d'eau à potentiel fort de présence de l'écrevisse à pattes blanches. Toutes les précautions devront être prises pour ne pas impacter la ripisylve des berges et du lit majeur, la qualité de l'eau, l'habitat du lit mineur. Toute dénaturation du lit mineur doit être proscrite (comme prévu sur deux affluent de la Surcouse par la mise en place de cadre)

VOL 4.3- Analyse de l'état initial du secteur géographique 3
Point 2.3.3 Eau superficielles / cours d'eau de la zone d'études
• Ruisseau du Tursan : forte potentialités écrevisses à pattes blanches à prendre à compte (non indiqué dans le tableau)
• Ruisseau de la Nère : pêcheur non identifié pourtant cours

d’eau fréquenté
- Ruisseau blanc : Enjeu primordial pour l’écrevisse à pattes blanches avec des observations récentes
- Ruisseau de la Hure : forte potentialité écrevisse à pattes blanches à prendre en compte (non indiqué dans le tableau). Pêcheur non identifié pourtant cours d’eau fréquenté
- Ruisseau le Ballion : forte potentialité écrevisse à pattes blanches à prendre en compte (non indiqué dans le tableau).
- Ruisseau de Homburens : Enjeu primordial pour l’écrevisse à pattes blanches à prendre en compte (non indiqué dans le tableau) avec des observations récentes + habitats préservés
- Ruisseaux de Cabanes, de Bagéran et de Lucmau : Enjeu primordial pour l’écrevisse à pattes blanches à prendre en compte (non indiqué dans le tableau) avec des observations récentes

Fortes potentialités en terme d’habitats (+ présence observées) au niveau piscicole (non identifié dans le tableau :
- Tursan / Hure / Rau Blanc/ La Nère / le Ballion/ le Bagéran et Le Lucmau : fortes potentialités pour les lamproies, le chabot et la truite fario + anguille

Point 2.4.2.2 la trame bleue
Les zones de frayères, de croissance ou d’alimentation de la faune piscicole et des crustacés : identifiées dans le cadre de l’arrêté préfectoral, elles ne sont pas reprises dans ce document édité en juin 2014 alors que l’arrêté préfectoral est sorti en 2013. Il manque notamment :
- Pour les frayères à chabot, à lamproie de planer, lamproie marine, lamproie fluviatile, truite fario (et truite de mer) et vandoise : tous les affluents du Ciron sur ce secteur
- Pour les écrevisses à pattes blanches : le ruisseau de Lucmau, l’Homburens et ses affluents, la Nère

Concernant la catégorie piscicole :
Les données sur les espèces piscicoles inventoriées sur le secteur sont très largement insuffisantes et ne prennent pas en compte notamment les données de la Fédération des AAPPMA obtenues sur le secteur du GPSO :
- Sur le Bagéran en aval du pont de la D222 en 2010 a été observé : vairon, goujon, loche franche et des lamproies sp.
- Sur le Ballion au pont de la D222 en 2010 : loche franche, vairon, chabot, anguille, lamproie de planer et lamproie sp.
- Sur la Hure à la confluence du ruisseau blanc en 2010 : chabot, perche, brochet, anguille, lamproie de planer, lamproie sp., loche franche, vairon et goujon
- Sur la Nère au pont de la D110 à Balizac en 2010 : anguille, chabot, chevesne, goujon, loche franche, lamproie sp., truite fario et vairon.
- Sur le Tursan à Bernadet en 2010 : vairon, lamproie sp. et loche franche.
- Sur l’Homburens à Bidens en 2014 : vairon, loche franche, lamproie sp. et lamproie de planer

Pourtant toutes ces données ont été transmises en septembre 2010 par la fédération des AAPPMA de la Gironde (données SIG, données d’inventaires poissons, cours d’eau patrimoniaux…) dans le cadre de la convention avec RFF.
Point 2.4.3 les sites à enjeux écologiques
Concernant la faune aquatique la liste n’est pas complète ne permettant pas de mettre en avant les enjeux écologiques majeurs du secteur. Il manque notamment en terme d’espèces présentant un caractère patrimonial :
- La truite fario
- Le chabot
- Le brochet

Concernant la vallée du Ciron : 7 cours d'eau ont été identifiés comme présentant un intérêt écologique. Compte tenu des enjeux cités ci-dessus, il semble que la liste ne soit exhaustive ; il manque 6 cours d'eau dont notamment le ruisseau de Guillaume (affluent de Merrein), les ruisseaux de Paou et de Bidens (affluents de l'homburens), le ruisseau des Cabanes, le Bagéran et le Lucmau. L'aspect piscicole est à peine pris en compte avec seulement l'identification de la Nère et du Merrein.

Point 2.5.2 le tourisme et les loisirs
Concernant les activités de pêche, il semble que l'usage n'est pas été pris à la hauteur de son importance. En effet il est indiqué que les espèces pêchées sont notamment l'alose ou la crevette blanche… (espèces non présentes sur ce type de cours d'eau). D'autre part, d'autres parcours de pêche existent sur le secteur et non pas été identifiés.

2.7 Synthèse des enjeux et interrelations
- Planche1/2 : l'enjeu écrevisse à pattes blanches et l'intérêt écologique majeur de ces secteurs n'apparaissent pas sur les cartes pourtant essentiel sur ce secteur notamment sur le Tursan, les ruisseaux de la Nère, Blanc et la Hure.
- Planche 2/2 :
  - le ruisseau de Taris n'apparaît pas comme une zone à enjeu écologique pourtant le secteur est classé en réservoir biologique dans le SDAGE Adour Garonne.
  - Pour le ruisseau de Merrein et ses affluents, la potentialité pour l'écrevisse à pattes blanches et le classement en réservoir biologique n'apparaissent pas en tant qu'enjeu sur la carte.
  - Pour le ruisseau de Homburens, l'enveloppe de l'enjeu doit être élargie aux ruisseaux de Bidens et du Paou du fait de la potentialité en écrevisse à pattes blanches, les habitats très préservés, la présence de zones humides et le classement en réservoir biologique du ruisseau le Paou notamment.
  - Pour le ruisseau de Cabanes, le Bagéran et le Lucmau, enjeu primordial pour l'écrevisse à pattes blanches non identifié sur la carte

Compte tenu des nombreux enjeux écologiques présents sur ce secteur il est nécessaire qu'elles apparaissent lisiblement sur les cartes.

3.1.2 Présentation du tracé soumis à l'enquête publique (tableau p 104)
Les enjeux environnementaux sont sous-estimés ou mal priorisés au niveau de ce tableau, ce qui entraînent un non évitement de cours d'eau à enjeu PRIMORDIAL au niveau écologique et d'intérêt général. En effet l'ensemble des réservoirs biologiques n'ont pas été évités notamment la Nère à Balizac, le Taris, le Merrein et l'Homburens à Préchac et le ruisseau des Cabanes à Lucmau. D'autre part, il est indiqué qu'à Lucmau, les réservoirs biologiques ont été évités. Cette affirmation est fausse compte tenu que le ruisseau des Cabanes n'est pas évité. Enfin, compte tenu que les enjeux environnementaux aient été mal priorisés, le plan d'eau de la Moulette est indiqué comme évité à St Léger de Balson, hors ce plan d'eau ne présente aucun enjeu environnemental.
Il est important de prendre conscience que ces travaux prévus sur ces cours d'eau entraineront la disparition des dernières populations d'écrevisses à pattes blanches compte tenu de leur extrême sensibilité aux modifications de milieu (ripisylve, berges, substrat, qualité d'eau), malgré toutes les préconisations qui pourraient être mises en place. En effet des observations récentes ont été faites sur
- La Nère (2001)

	• L'Homburens (2009) • Rau des Cabanes (2009) • Lucmau ou Bagéran (2013) Sachant d'autant plus que les traversées sont situées en amont ou directement au niveau de ces observations entraînant un effet direct sur les populations d'écrevisses. D'autre part sur les autres cours d'eau de ce secteur des potentialités fortes ont été mise en évidence (la non-observation ne signifiant pas l'absence de l'espèce). Il apparaît ESSENTIEL que l'ensemble des cours d'eau où des potentialités et des observations d'écrevisses à pattes blanches ont été recensées soient évités intégralement. Aucune mesure compensatoire ne peut être prise compte tenu de la sensibilité de cette espèce (échec déjà obtenu dans le cadre d'autres travaux). 3.2.1.4 les effets et mesures sur le cadre de vie : La modification du paysage pour les pêcheurs n'est absolument pas prise en compte. Il est certain que sur un secteur important autour de la ligne, un impact sensible va se ressentir auprès des pêcheurs par rapport aux modifications de paysage (perte du cadre naturel) et par la gêne causée par le bruit et les vibrations. 3.2.3.2 les effets et mesures sur les eaux superficielles : Sur tous les intermittents des busages avec remblai seront mis en place. L'impact sur la ripisylve */substrat / qualité de l'eau vont être forte et notamment sur des cours d'eau/* bassin versant à très enjeux environnementaux (tête de bassin versant) et notamment le ruisseau des Cabanes où des écrevisses à pattes blanches sont présentes. D'autre part aucune indication sur la longueur de ces ouvrages n'est donnée dans le document. Quel sera l'effet pour le poisson notamment si la distance est trog grande ? Dans le cadre des mesures des puits de lumière peuvent s'avérer nécessaire pour éviter des problèmes de continuité possible (l'absence de luminosité peut bloquer la circulation piscicole) Rescindement de cours d'eau prévus : Rau de Guillaume : un rescindement sur 150 m est prévu malgé que des potentialités écrevisse à pattes blanches aient été identifiées dans le document. D'autre part un remblai de la zone humide (p129) est également prévu. Les enjeux ne sont pas du tout pris en compte avec un impact fort des travaux. Effets qualitatifs : Aucune mesure n'est prévue pour éviter les secteurs à enjeux primordial au niveau écologique sur le secteur (cours d'eau, fossés en amont de bassin versant sensible…). Le traitement phytosanitaire sera réalisé de la même manière partout. Il est essentiel qu'aucun traitement phytosanitaire ne soit réalisé. Effets permanents et mesures sur l'environnement physique : l'essentiel à retenir : Il est indiqué que les « les phases en amont de définition du tracé ont permis d'éviter les principaux enjeux ». Cette affirmation est fausse compte tenu de tous les éléments cités ci-dessus. Il est également indiqué que « le projet s'insère en grande partie au-dessus du terrain naturel, ce qui permet de limiter les effets sur les zones humides ». Le remblaiement des zones humides a des effets négatifs directs sur les zones humides par leur destruction. Il conviendrait d'ajouter que des zones humides ne seront pas préservées au niveau des franchissement par viaduc par le remblaiement de certaines zones, comme indiqué dans le tableau p : 129. 3.2.4.1 effets et mesures sur les zonages règlementaires et

	d'inventaires et milieux sous gestion particulière Site NAtura 2000 de la vallée du Ciron Il est indiqué qu'après prise en compte des mesures de suppression/ réduction d'impacts, les incidences en phase d'exploitation sont estimées négligeables à faibles. Malgré les mesures prises, l'impact sur les populations d'écrevisses à pattes blanches sera forte à très forte en phase travaux et en phase d'exploitation de la ligne. Au niveau de la faune aquatique Les mesures prises pour l'écrevisse à pattes blanches ne sont pas suffisantes. Il est indiqué tout d'abord que seuls l'Homburens et le Bagéran bénéficieront de mesures de réduction concernant les traitements phytosanitaires. Hors l'ensemble des cours d'eau doivent bénéficier de ces mesures. Et la mesure ne semble pas assez ambitieuse : aucun traitement ne doit être autorisé. D'autre part aucune mesure n'apparait pour le poisson concernant cet aspect ? 3.2.5 le patrimoine, le tourisme et les loisirs : effets permanents et mesures proposées Concernant les équipements de pêche : les effets sur la pêche ne sont pas seulement liés à la vie piscicole mais sont également liés au cadre paysager, sonore et les vibrations. Aucune mesure n'est prévue concernant cela. 3.3.3 L'environnement physique : effets des travaux et mesures proposées 3.3.3.2 effets et mesures sur les eaux superficielles : Maintien des écoulements superficiels : concernant les mesures proposées, il apparait nécessaire que suite aux remarques faites ci-avant, que la liste des cours d'eau à enjeux très forts soient revues afin que ces mesures soient mises en place sur ces cours d'eau (sans qu'il y ait des oublis). 3.3.4 L'environnement naturel et biologique : effets des travaux et mesures proposées 3.3.4.1 : Les incidents sur le site Natura 2000 Vallée du Ciron (estimés négligeables à faibles) sont une fois de plus sous-estimés même avec la mise en place des mesures. Le risque de perte des populations d'écrevisses à pattes blanches est très fort et ne peut être évité/ supprimé par la seule mise en place de ces mesures. Il conviendrait que sur l'ensemble des cours d'eau à forts potentiels et à présence d'écrevisses à pattes blanches, aucune altération de la ripisylve ne soit réalisée (pas de déboisement, et décapage dans le lit majeur et mineur des cours d'eau), franchissement sans modification du lit mineur… 3.3.4.2 : Effets et mesures sur le patrimoine naturel Faune aquatique : cours d'eau à enjeu très fort franchis par les ouvrages de type 1 : Tous les cours d'eau ne sont pas cités. Reprendre la liste. Les mesures de réduction et compensatoires ne sont pas suffisantes et ne sont pas à hauteur des enjeux présents. Il est essentiel qu'aucun ouvrage de franchissement temporaire ne soit mis afin de limiter les impacts. Compte tenu des enjeux, il est essentiel que l'intervention soit la plus rapide et la moins impactant pour le milieu. Il conviendra donc que l'ouvrage définitif soir réalisé immédiatement. Faune aquatique : cours d'eau abritant l'Ecrevisses à pattes blanches franchis par les ouvrages de type 1 L'ensemble des cours d'eau présentant des potentialités à écrevisses à pattes blanches doivent être cités ici. En effet même si aucune

	observation n'a été faite récemment, cela n'atteste en rien de l'absence de l'espèce. D'autre part la qualité de l'eau n'est pas le seul élément à prendre en compte dans la phase travaux. Toute atteinte sur la ripisylve, berges, substrat…peut entrâiner un risque de perte des populations d'écrevisses. Faune aquatique : le rescindement des cours d'eau Cf. remarque plus haut concernant le rescindement du ruisseau le Guillaume notamment L'encart sur « l'essentiel à retenir » sous-estime les effets sur la faune aquatique notamment. Synthèse des effets et mesures du tracé proposé Planche N°7 : Il apparaît sur la carte que le ruisseau de Bidens (affluent rive gauche de l'Homburens) va être impacté par la reprise d'une départementale (D115 E12) avec la mise en place de remblaie. Le type d'aménagement, les effets et les mesures associées ne sont cités à aucune moment alors que cet affluent est identifié comme présentant un potentiel écologique majeur (zones humides denses, potentialité écrevisse pattes blanches…). Il est demandé qu'une précision soit donnée sur ce secteur et les mesures associées. Planche N°8 : comme sur la planche 7, le ruisseau de Cabanes va être impacté à l'amont par la reprise d'une départementale (D114) et aucune indication n'est donnée sur le type d'aménagement. Hors ce cours d'eau représente un ENJEU PRIMORDIAL pour l'écrevisse à pattes blanches. Il est demandé qu'une précision soit donnée sur ce secteur et les mesures associées. Il est essentiel qu'aucun ouvrage de franchissement temporaire ne soit mis afin de limiter les impacts. Compte tenu des enjeux, il est essentiel que l'intervention soit la plus rapide et la moins impactant pour le milieu. Il conviendra donc que l'ouvrage définitif soir réalisé immédiatement. Volume 4.4 : secteur géographique n°4 Point 2.3.3 / 2.3.3.1 La Gouaneyre et le Barthos ne sont pas identifiés comme représentant des enjeux pour l'écrevisse à pattes blanches. Des potentiels existent sur ces deux cours d'eau et des enjeux forts pour le poisson avec la présence de frayères à espèces d'eaux vives (chabot, lamproie de planer) et d'habitats pour l'anguille (observations faites dans le cadre de l'étude des potentialités piscicoles du Ciron dans le cadre du SAGE Ciron). Point 2.4.2.2 Les données piscicoles sont fortement manquantes (pourtant transmises en 2010 à RFF). De nombreux inventaires sont menés sur le Ciron et mettent en évidence la présence d'espèces d'intérêt patrimonial (truite fario, anguille, lamproies migratices et de planer, chabot, vandoise…). Sur la Gouaneyre observation en 2010 de chabot, lamproies, vairon, anguille…. Sur Le Barthos observation en 2010 d'anguille, truite fario, lamproie sp, chabot, lamproie de planer… D'autre part sur le Ciron sur le secteur du projet, la Fédération des AAPPMA de la Gironde a mis en évidence la présence de frayères à brochets dans le lit majeur du Ciron. Point 2.4.3 les sites à enjeux écologiques : Sur le réseau hydrographique du Ciron les mêmes remarques que ci-dessus peuvent être reprises ici. Dans le tableau les enjeux liés aux espèces piscicoles observées sur le Ciron, le Barthos et la Gouaneyre ne sont pas identifiés.

	Point 2.5.2 le tourisme et loisirs/ 2.5.2.3 activités liées à la chassse et à la pêche : les activités de pêche ne sont pas listées dans leur totalité. Non prise en compte du Ciron pourtant site fortement fréquenté par les pêcheurs. Point 2.7 Synthèse de l'état initial à l'échelle du secteur / Cartes : Les enjeux liés à l'écrevisse à pattes blanches ne sont pas identifés sur la carte au niveau de la Gouaneyre, vallée du Ciron et ses affluents et la vallée du Barthos et ses affluents. Dans le tableau en p :108 : Des affirmations sont données notamment sur l'évitement des réservoirs de biodiversité sur la Gouaneyre et le Ciron à Bernos-Beaulac. Hors ces cours d'eau sont traversés par le projet de ligne. Les réservoirs ne sont pas évités. 3.2 Effets permanents et mesures : Les effets cumulés au niveau bruit et paysager du GPSO et l'A65 ne sont pas traités en terme d'effets négatifs. Hors l'effet cumulé de ces deux infrastructures va être important sur ce secteur Point 3.2.3.2. effets et mesures sur les eaux superficielles : Concernant le franchissement des grands cours d'eau et notamment du Ciron, le choix de la longueur des viaducs a notamment été choisi en fonction du risque inondation mais ne semble pas avoir pris en compte l'espace de mobilité maximale identifiées dans le cadre du SAGE Ciron notamment pour le viaduc (branche Dax-Toulouse). Il conviendrait d'augmenter la longueur du viaduc pour respecter cet espace de mobilité. Point 3.2.4.2 effets d'emprise et effets sur les fonctionnalités écologiques et mesures proposées : Seul le ruisseau de Coulitchoun est identifié dans ce paragraphe malgré les autres secteurs impactés où des enjeux écologiques notamment piscicole et crustacé ont été mis en évidence (Gouaneyre, Ciron, Barthos notamment). D'autre part compte tenu de la lisibilité des cartes et de la précision données sur les travaux prévus sur le Calitchoun, il est difficile d'évaluer l'impact des travaux prévus. Point 3.2.5 / 3.2.5.2 effets et mesures sur le tourisme et les loisirs et Point 3.3.5/3.3.5.2 : Les enjeux en terme de pêche ne sont pas du tout pris en compte avec des effets négatifs sur l'aspect paysager, bruits…qui auront sans aucun doute des effets sur l'affluence des pêcheurs sur ce secteur (couplé à la présence de l'A65). Point 3.3.3.2 effets et mesures sur les eaux superficielles / point 3.3.4.1 et 3.3.4.2 effets et mesures sur les zonages règlementaires et sur le patrimoine naturel : compte tenu des enjeux écologiques présents sur les cours d'eau traversés, aucune dérivation provisoire et d'ouvrages provisoire de franchissement ne devrait être tolérées. D'autre part toutes les mesures doivent être mises en place pour éviter le maximum de dégrader la ripisylve en place, les berges et le lit mineur des cours d'eau et bassin versant à enjeu (Gouaneyre, Barthos et Ciron). Concernant la partie faune aquatique : les effets sont considérés dans le document comme faibles à moyens sur les cours d'eau traversés. Hors l'impact des travaux aura des effets très forts sur la population d'écrevisses à pattes blanches notamment sur le bassin versant du Barthos, touchant les têtes de bassin versant. Les mesures mises en place ne pourront pas limiter les impacts compte tenu de l'extrême sensibilité de cette espèce. D'autre part, compte tenu des enjeux présents sur ces cours d'eau (tête de bassin versant), un travail en amont d'évitement aurait dû être réalisé.

	CONCLUSION Compte tenu de l'ensemble des éléments, la FDAAPPMA de la Gironde et les AAPPMA concernées par le projet, émettent un avis défavorable au projet compte tenu de l'impact important engendré et l'absence de mesures ambitieuses pour préserver les écosystèmes aquatiques exceptionnels présents notamment sur le sous bassin versant du Ciron (indemne jusqu'à aujourd'hui de toute emprise humaine). D'autre part la présence de l'écrevisse à pattes blanches et de ses habitats ne semble pas être prise à la hauteur de son enjeu qu'elle représente sur ce bassin versant notamment. Malgré les données transmises en 2010 et 2011 au cours des consultations par la Fédération des AAPPMA de la Gironde, l'évitement de certains cours d'eau à forts enjeux et les préconisations n'apparaissent pas dans le projet. D'autre par les documents fournis ne prennent pas en compte l'impact permanent qu'engendra le projet sur le monde de la pêche au niveau pay sager, sonore... Des solutions d'évitement doivent absolument être trouvées sur les secteurs à enjeu pour l'écrevisse à pattes blanches (têtes de bassin versant notamment) et les mesures de réduction en phase travaux et de compensation au niveau piscicole et pour la pêche doivent être retravaillées afin de préserver l'état des cours d'eau.
1890	Envoyé le 08/12/2014 Nom : François Prénom : Henri et Dopminique Département de résidence : 47 commune de résidence : AGEN lieu concerné par vos observations (commune, département) : AGEN AVIS : la gare d'agen est en mauvais état la couverture des quais est très insuffisante, les convois importants dépassent des deux côtés exposant les voyageurs aux intempéries l'accès aux quais est déplorable traversée des voies à pied en marchant sur les rails un seul passage sous-terrain sans plan incliné numérotation des quais fantaisiste accès du seul côté sud une refonte de la gare à l'intérieur est impérative pour des raisons d'image et de sécurité il y a toute la place nécessaire pour étendre la gare et refaire la voie routière le long du canal qui est dangereuse profiter du passage de la lgv sur la voie existante améliorée me paraît logique et souhaitable le bénéfice sera considérable pour les agenais en modifiant peu l'emprise au sol et en évitant la rupture de charge en vous remerciant de votre attention h.françois
1891	Envoyé le 08/12/201 Nom : VERGNES Prénom : Armande Département de résidence : 31 Commune de résidence : Balma Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Caudecoste 47 AVIS :

La Cour des comptes a rendu public, le 23 octobre 2014, un rapport sur la grande vitesse ferroviaire. Le succès technique et commercial du TGV est certain, au moins jusqu'à une date récente, et les voyageurs qui l'empruntent apprécient sa rapidité pour relier les métropoles pas les villes intermédiaires..
Mais, au-delà de ce constat, il convient d'évaluer son apport réel pour la collectivité dans son ensemble. Au terme de son enquête, la Cour considère que le choix de nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire pour assurer le transport en commun des voyageurs sur grande distance doit être entouré de plus de garanties de pertinence et de rentabilité qui n'apparaissent pas dans le projet de ligne Bordeaux/Toulouse

Depuis 2008, la fréquentation du TGV connaît une stagnation, qui se reflète dans celle du chiffre d'affaires de l'activité TGV au sein de la SNCF. De plus, la rentabilité des lignes diminue au fil de nouveaux projets de plus en plus coûteux. En outre, la concurrence d'autres modes de transport (autocar, covoiturage) se développe.
La SNCF est par ailleurs confrontée à l'augmentation de ses coûts, en raison de l'accroissement des péages (+8,5 % par an en moyenne sur la période 2007-2013) .
Dans ce contexte, la marge opérationnelle de l'activité TGV s'est sensiblement dégradée, de 29 % du chiffre d'affaires en 2008 à 12 % en 2013.

De son côté, le haut niveau d'endettement de Réseau Ferré de France (RFF) l'empêche de financer de nouvelles lignes par emprunt. Par ailleurs, la suspension de l'écotaxe, dont l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) devait recevoir le produit, prive cette dernière de ressources, alors qu'elle n'a déjà pas été en mesure d'honorer ses engagements budgétaires en 2013.

Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est donc pas assuré et celui de cette ligne Bordeaux/Toulouse non plus et ne rêvons à des PPP eu égard à la non rentabilité de ce projet.

A quoi bon s'entêter dans une gabegie financière alors qu'il y a une autre alternative soucieuse de l'argent du contribuable qui consiste à faire circuler les TGV actuels sur les lignes reconditionnées !

L'argument avancé de favoriser le développement économique de Toulouse et des territoires traversés est inconsistant :
– Toulouse, sans LGV, est la ville (et la région) ayant le plus progressé économiquement depuis les 15 dernières années.
– Mais le plus conséquent est qu'il n'y aura aucune retombée économique pour les territoires traversés comme le Lot-et-Garonne et le Tarn-et-Garonne, qui sont déjà des départements pauvres (Source : Étude Marie Delaplace 2013).
Quant à la justification : « Toulouse 4e ville de France ne peut pas ne pas avoir de LGV », ceci est plus du ressort de l'incantation psychologique que d'un argument économique.
Berlin, Hambourg, Munich n'ont pas eu à souffrir de déclin bien qu'elles ne soient desservies que par des ICE roulant maxi à 200 km/h sur la dernière partie du parcours . Les allemands ont du bon sens ,il serait temps de s'en inspirer !
Nos élus peuvent être généreux avec l'argent des contribuables.
Cette LGV illustre
la série de projets inutiles et la défiance croissante de la population envers l'autisme de la classe politique

En conséquence, je m'oppose à la construction de cette LGV Bordeaux/Toulouse

	et je milite pour la rénovation des lignes actuelles.
1892	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Gerbeau Prénom : J-Luc Département de résidence : 47 Commune de résidence : Mongaillard Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et garonne AVIS : Des grands projets comme celui ne sont plus d'actualité, trop couteux, trop d'impacts pour une utilisation qui n'est pas aujourd'hui confirmée. Une ligne existante qui sera inévitablement à mettre aux normes et qui de nouveau engendrera des sommes considérables, endettant un peu plus les départements. Pourquoi ne pas mettre tous les efforts sur la ligne existante, limitant ainsi le cout et répondant aussi à la mise aux normes de cette voie et facilitant le passage des trains peut être plus rapides... L'impact est énorme, les coteaux traversés modifieront le paysage mais au delà de l'aspect visuel, c'est aussi le régime hydraulique des bassins versant et l'écoulement de masse d'air pour lequel, aujourd'hui on ne peut pas mesurer l'incidence. Ce projet ne sera jamais rentable selon les études qui ont été réalisées, doit-on, aujourd'hui, dépenser sans compter??? Trop d'exemples en France montrent aujourd'hui à quel point ce projet est aberrant (concernant les lignes LGV)... Alors à la question "pour cette ligne LGV": NON, je ne suis absolument pas pour. A la question; "que faire dans ce cas où on ne peut pas faire cette ligne": Améliorer la ligne existante en effaçant les passages à niveau et les difficultés du parcours... Pourquoi: pour limiter les dépenses inconsidérées qui à ce jour et dans le contexte actuel ne sont pas raisonnables... En conclusion, je suis un usager du train et ne suis pas directement impacté par cette ligne LGV, mais malgré tout et je ne comprends pas pourquoi on dépenserait autant d'argent public pour gagner quelques minutes... Jusqu'où ira t-on??? Cordialement...
1893	Envoyé le 08/12/2014 Nom : VERGNES Prénom : Audrey Département de résidence : 31 Commune de résidence : BALMA Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Caudecoste 47 AVIS : La Cour des comptes a rendu public, le 23 octobre 2014, un rapport sur la grande vitesse ferroviaire. Le succès technique et commercial du TGV est certain, au moins jusqu'à une date récente, et les voyageurs qui l'empruntent apprécient sa rapidité pour relier les métropoles pas les villes intermédiaires.. Mais, au-delà de ce constat, il convient d'évaluer son apport réel pour la collectivité dans son ensemble. Au terme de son enquête, la Cour considère que le choix de nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire pour assurer le transport en commun des voyageurs sur grande distance doit être entouré de plus de garanties de pertinence et de rentabilité qui n'apparaissent pas dans le projet de ligne Bordeaux/Toulouse

	Depuis 2008, la fréquentation du TGV connaît une stagnation, qui se reflète dans celle du chiffre d'affaires de l'activité TGV au sein de la SNCF. De plus, la rentabilité des lignes diminue au fil de nouveaux projets de plus en plus coûteux. En outre, la concurrence d'autres modes de transport (autocar, covoiturage) se développe. La SNCF est par ailleurs confrontée à l'augmentation de ses coûts, en raison de l'accroissement des péages (+8,5 % par an en moyenne sur la période 2007-2013) . Dans ce contexte, la marge opérationnelle de l'activité TGV s'est sensiblement dégradée, de 29 % du chiffre d'affaires en 2008 à 12 % en 2013. De son côté, le haut niveau d'endettement de Réseau Ferré de France (RFF) l'empêche de financer de nouvelles lignes par emprunt. Par ailleurs, la suspension de l'écotaxe, dont l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) devait recevoir le produit, prive cette dernière de ressources, alors qu'elle n'a déjà pas été en mesure d'honorer ses engagements budgétaires en 2013. Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est donc pas assuré et celui de cette ligne Bordeaux/Toulouse non plus et ne rêvons à des PPP eu égard à la non rentabilité de ce projet. A quoi bon s'entêter dans une gabegie financière alors qu'il y a une autre alternative soucieuse de l'argent du contribuable qui consiste à faire circuler les TGV actuels sur les lignes reconditionnées ! L'argument avancé de favoriser le développement économique de Toulouse et des territoires traversés est inconsistant : - Toulouse, sans LGV, est la ville (et la région) ayant le plus progressé économiquement depuis les 15 dernières années. - Mais le plus conséquent est qu'il n'y aura aucune retombée économique pour les territoires traversés comme le Lot-et-Garonne et le Tarn-et-Garonne, qui sont déjà des départements pauvres (Source : Étude Marie Delaplace 2013). Quant à la justification : « Toulouse 4e ville de France ne peut pas ne pas avoir de LGV », ceci est plus du ressort de l'incantation psychologique que d'un argument économique. Berlin, Hambourg, Munich n'ont pas eu à souffrir de déclin bien qu'elles ne soient desservies que par des ICE roulant maxi à 200 km/h sur la dernière partie du parcours . Les allemands ont du bon sens ,il serait temps de s'en inspirer ! Nos élus peuvent être généreux avec l'argent des contribuables. Cette LGV illustre la série de projets inutiles et la défiance croissante de la population envers l'autisme de la classe politique En conséquence, je m'oppose à la construction de cette LGV Bordeaux/Toulouse
1894	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Ducassou Prénom : Jacques Département de résidence : 64 Commune de résidence : Ustaritz Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 64480 Ustaritz AVIS : Ce projet de LGV Bordeaux/Dax et Bordeaux-Toulouse est inutile, ruineux et dévastateur. Je m'y oppose!

	NON à ce grand Projet Inutile Imposé! OUI à l'entretien et la modernisation des lignes existantes!
1895	Envoyé le 08/12/2014 Nom : VERGNES Prénom : Nicolas Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Caudecoste 47 AVIS : La Cour des comptes a rendu public, le 23 octobre 2014, un rapport sur la grande vitesse ferroviaire. Le succès technique et commercial du TGV est certain, au moins jusqu'à une date récente, et les voyageurs qui l'empruntent apprécient sa rapidité pour relier les métropoles pas les villes intermédiaires.. Mais, au-delà de ce constat, il convient d'évaluer son apport réel pour la collectivité dans son ensemble. Au terme de son enquête, la Cour considère que le choix de nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire pour assurer le transport en commun des voyageurs sur grande distance doit être entouré de plus de garanties de pertinence et de rentabilité qui n'apparaissent pas dans le projet de ligne Bordeaux/Toulouse Depuis 2008, la fréquentation du TGV connaît une stagnation, qui se reflète dans celle du chiffre d'affaires de l'activité TGV au sein de la SNCF. De plus, la rentabilité des lignes diminue au fil de nouveaux projets de plus en plus coûteux. En outre, la concurrence d'autres modes de transport (autocar, covoiturage) se développe. La SNCF est par ailleurs confrontée à l'augmentation de ses coûts, en raison de l'accroissement des péages (+8,5 % par an en moyenne sur la période 2007-2013) . Dans ce contexte, la marge opérationnelle de l'activité TGV s'est sensiblement dégradée, de 29 % du chiffre d'affaires en 2008 à 12 % en 2013. De son côté, le haut niveau d'endettement de Réseau Ferré de France (RFF) l'empêche de financer de nouvelles lignes par emprunt. Par ailleurs, la suspension de l'écotaxe, dont l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) devait recevoir le produit, prive cette dernière de ressources, alors qu'elle n'a déjà pas été en mesure d'honorer ses engagements budgétaires en 2013. Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est donc pas assuré et celui de cette ligne Bordeaux/Toulouse non plus et ne rêvons à des PPP eu égard à la non rentabilité de ce projet. A quoi bon s'entêter dans une gabegie financière alors qu'il y a une autre alternative soucieuse de l'argent du contribuable qui consiste à faire circuler les TGV actuels sur les lignes reconditionnées ! L'argument avancé de favoriser le développement économique de Toulouse et des territoires traversés est inconsistant : – Toulouse, sans LGV, est la ville (et la région) ayant le plus progressé économiquement depuis les 15 dernières années. – Mais le plus conséquent est qu'il n'y aura aucune retombée économique pour les territoires traversés comme le Lot-et-Garonne et le Tarn-et-Garonne, qui sont déjà des départements pauvres (Source : Étude Marie Delaplace 2013). Quant à la justification : « Toulouse 4e ville de France ne peut pas ne pas avoir de LGV », ceci est plus du ressort de l'incantation

	psychologique que d'un argument économique. Berlin, Hambourg, Munich n'ont pas eu à souffrir de déclin bien qu'elles ne soient desservies que par des ICE roulant maxi à 200 km/h sur la dernière partie du parcours . Les allemands ont du bon sens ,il serait temps de s'en inspirer ! Nos élus peuvent être généreux avec l'argent des contribuables. Cette LGV illustre la série de projets inutiles et la défiance croissante de la population envers l'autisme de la classe politique. En conséquence, je m'oppose à la construction de cette LGV Bordeaux/Toulouse et je milite pour la rénovation des lignes actuelles.
1896	Envoyé le 08/12/2014 Nom : PARFENOVA Prénom : Ksénia Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Caudecoste 47 AVIS : La Cour des comptes a rendu public, le 23 octobre 2014, un rapport sur la grande vitesse ferroviaire. Le succès technique et commercial du TGV est certain, au moins jusqu'à une date récente, et les voyageurs qui l'empruntent apprécient sa rapidité pour relier les métropoles pas les villes intermédiaires.. Mais, au-delà de ce constat, il convient d'évaluer son apport réel pour la collectivité dans son ensemble. Au terme de son enquête, la Cour considère que le choix de nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire pour assurer le transport en commun des voyageurs sur grande distance doit être entouré de plus de garanties de pertinence et de rentabilité qui n'apparaissent pas dans le projet de ligne Bordeaux/Toulouse Depuis 2008, la fréquentation du TGV connaît une stagnation, qui se reflète dans celle du chiffre d'affaires de l'activité TGV au sein de la SNCF. De plus, la rentabilité des lignes diminue au fil de nouveaux projets de plus en plus coûteux. En outre, la concurrence d'autres modes de transport (autocar, covoiturage) se développe. La SNCF est par ailleurs confrontée à l'augmentation de ses coûts, en raison de l'accroissement des péages (+8,5 % par an en moyenne sur la période 2007-2013) . Dans ce contexte, la marge opérationnelle de l'activité TGV s'est sensiblement dégradée, de 29 % du chiffre d'affaires en 2008 à 12 % en 2013. De son côté, le haut niveau d'endettement de Réseau Ferré de France (RFF) l'empêche de financer de nouvelles lignes par emprunt. Par ailleurs, la suspension de l'écotaxe, dont l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) devait recevoir le produit, prive cette dernière de ressources, alors qu'elle n'a déjà pas été en mesure d'honorer ses engagements budgétaires en 2013. Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est donc pas assuré et celui de cette ligne Bordeaux/Toulouse non plus et ne rêvons à des PPP eu égard à la non rentabilité de ce projet. A quoi bon s'entêter dans une gabegie financière alors qu'il y a une autre alternative soucieuse de l'argent du contribuable qui consiste à faire circuler les TGV actuels sur les lignes reconditionnées !

	L'argument avancé de favoriser le développement économique de Toulouse et des territoires traversés est inconsistant : – Toulouse, sans LGV, est la ville (et la région) ayant le plus progressé économiquement depuis les 15 dernières années. – Mais le plus conséquent est qu'il n'y aura aucune retombée économique pour les territoires traversés comme le Lot-et-Garonne et le Tarn-et-Garonne, qui sont déjà des départements pauvres (Source : Étude Marie Delaplace 2013). Quant à la justification : « Toulouse 4e ville de France ne peut pas ne pas avoir de LGV », ceci est plus du ressort de l'incantation psychologique que d'un argument économique. Berlin, Hambourg, Munich n'ont pas eu à souffrir de déclin bien qu'elles ne soient desservies que par des ICE roulant maxi à 200 km/h sur la dernière partie du parcours . Les allemands ont du bon sens ,il serait temps de s'en inspirer ! Nos élus peuvent être généreux avec l'argent des contribuables. Cette LGV illustre la série de projets inutiles et la défiance croissante de la population envers l'autisme de la classe politique En conséquence, je m'oppose à la construction de cette LGV Bordeaux/Toulouse et je milite pour la rénovation des lignes actuelles.
1897	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : 33 360 CAMBLANES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : Je veux manifester en ce denier jour de consultation publique (et de grève de la SNCF...); mon opposition à ce projet démesuré, ruineux et tellement peu respectueux d'un environnement précieux. Le sud-Gironde, le Sauternais, la vallée du Ciron, les Landes girondines et Hautes Landes ne sont pas des réserves foncières à détruire pour des fantasmes politico-économiques aujourd'hui dépassés. C'est une région rare, belle, ou la qualité d'un environnement préservé et une culture commune proche de la nature constituent les fondements d'un véritable art de vivre. Homme du vin, chasseur, pêcheur, je ne peux accepter une nouvelle et énorme entaille dans cette nature unique ou l'homme sait encore vivre en symbiose avec son milieu. Je vois toutes les semaines les dégâts engendrés par le chantier de la LGV entre Tours et Bordeaux; c'est énorme, c'est monstrueux; ça suffit comme ça! Le jeu, de massacre, n'en vaut pas la chandelle; notre patrimoine commun environnemental et culturel, si. Sachons faire les bonnes priorités dans notre légitime souci de progrès. Gagner quelques minutes pour aller à Dax ou à Toulouse n'est pas une raison valable pour détruire définitivement une richesse de la Région que tous les ingénieurs du monde ne sauront remplacer. Le ruineux (pour le contribuable) A65 a déjà montré dans cette même région les nuisances et l'inutilité de projets pharaoniques qui ne devraient plus avoir cours dans une société responsable et durable. Les lignes existent, rénovons les, au lieu de les fermer là et ailleurs; c'est tellement simple logique et évident, qu'on se demande bien ce qui peut encore pousser nos responsables (?) à cautionner de telles folies. Halte au massacre; stop aux bêtises irréversibles; REFLECHISSONS un peu!
1898	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Ducassou

	Prénom : Annie Département de résidence : 64 Commune de résidence : Ustaritz Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 64480 Ustaritz AVIS : L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts/avantages par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. NON à ce Grand Projet Inutile Imposé! OUI à l'entretien et la modernisation des lignes existantes!
1899	Envoyé le 08/12/2014 Nom : VERGNES Prénom : Joël Département de résidence : 47 Commune de résidence : AGEN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Caudecoste AVIS : La Cour des comptes a rendu public, le 23 octobre 2014, un rapport sur la grande vitesse ferroviaire. Le succès technique et commercial du TGV est certain, au moins jusqu'à une date récente, et les voyageurs qui l'empruntent apprécient sa rapidité pour relier les métropoles pas les villes intermédiaires.. Mais, au-delà de ce constat, il convient d'évaluer son apport réel pour la collectivité dans son ensemble. Au terme de son enquête, la Cour considère que le choix de nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire pour assurer le transport en commun des voyageurs sur grande distance doit être entouré de plus de garanties de pertinence et de rentabilité qui n'apparaissent pas dans le projet de ligne Bordeaux/Toulouse Depuis 2008, la fréquentation du TGV connaît une stagnation, qui se reflète dans celle du chiffre d'affaires de l'activité TGV au sein de la SNCF. De plus, la rentabilité des lignes diminue au fil de nouveaux projets de plus en plus coûteux. En outre, la concurrence d'autres modes de transport (autocar, covoiturage) se développe. La SNCF est par ailleurs confrontée à l'augmentation de ses coûts, en raison de l'accroissement des péages (+8,5 % par an en moyenne sur la période 2007-2013) . Dans ce contexte, la marge opérationnelle de l'activité TGV s'est sensiblement dégradée, de 29 % du chiffre d'affaires en 2008 à 12 % en 2013. De son côté, le haut niveau d'endettement de Réseau Ferré de France (RFF) l'empêche de financer de nouvelles lignes par emprunt. Par ailleurs, la suspension de l'écotaxe, dont l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) devait recevoir le produit, prive cette dernière de ressources, alors qu'elle n'a déjà pas été en mesure d'honorer ses engagements budgétaires en 2013. Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est donc pas assuré et celui de cette ligne Bordeaux/Toulouse non plus et ne rêvons à des PPP eu égard à la non rentabilité de ce projet. A quoi bon s'entêter dans une gabegie financière alors qu'il y a une autre alternative soucieuse de l'argent du contribuable qui consiste à faire circuler les TGV actuels sur les lignes reconditionnées !

	L'argument avancé de favoriser le développement économique de Toulouse et des territoires traversés est inconsistant : – Toulouse, sans LGV, est la ville (et la région) ayant le plus progressé économiquement depuis les 15 dernières années. – Mais le plus conséquent est qu'il n'y aura aucune retombée économique pour les territoires traversés comme le Lot-et-Garonne et le Tarn-et-Garonne, qui sont déjà des départements pauvres (Source : Étude Marie Delaplace 2013). Quant à la justification : « Toulouse 4e ville de France ne peut pas ne pas avoir de LGV », ceci est plus du ressort de l'incantation psychologique que d'un argument économique. Berlin, Hambourg, Munich n'ont pas eu à souffrir de déclin bien qu'elles ne soient desservies que par des ICE roulant maxi à 200 km/h sur la dernière partie du parcours . Les allemands ont du bon sens ,il serait temps de s'en inspirer ! Nos élus peuvent être généreux avec l'argent des contribuables. Cette LGV illustre la série de projets inutiles et la défiance croissante de la population envers l'autisme de la classe politique En conséquence, je m'oppose à la construction de cette LGV Bordeaux/Toulouse et je milite pour la rénovation des lignes actuelles.
1900	Envoyé le 08/12/2014 Nom : VERGNES Prénom : Gilbert Département de résidence : 47 Commune de résidence : AGEN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Caudecoste AVIS La Cour des comptes a rendu public, le 23 octobre 2014, un rapport sur la grande vitesse ferroviaire. Le succès technique et commercial du TGV est certain, au moins jusqu'à une date récente, et les voyageurs qui l'empruntent apprécient sa rapidité pour relier les métropoles pas les villes intermédiaires.. Mais, au-delà de ce constat, il convient d'évaluer son apport réel pour la collectivité dans son ensemble. Au terme de son enquête, la Cour considère que le choix de nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire pour assurer le transport en commun des voyageurs sur grande distance doit être entouré de plus de garanties de pertinence et de rentabilité qui n'apparaissent pas dans le projet de ligne Bordeaux/Toulouse Depuis 2008, la fréquentation du TGV connaît une stagnation, qui se reflète dans celle du chiffre d'affaires de l'activité TGV au sein de la SNCF. De plus, la rentabilité des lignes diminue au fil de nouveaux projets de plus en plus coûteux. En outre, la concurrence d'autres modes de transport (autocar, covoiturage) se développe. La SNCF est par ailleurs confrontée à l'augmentation de ses coûts, en raison de l'accroissement des péages (+8,5 % par an en moyenne sur la période 2007-2013) . Dans ce contexte, la marge opérationnelle de l'activité TGV s'est sensiblement dégradée, de 29 % du chiffre d'affaires en 2008 à 12 % en 2013. De son côté, le haut niveau d'endettement de Réseau Ferré de France (RFF) l'empêche de financer de nouvelles lignes par emprunt. Par ailleurs, la suspension de l'écotaxe, dont l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) devait recevoir le produit, prive cette dernière de ressources, alors qu'elle n'a déjà pas été en mesure d'honorer ses engagements budgétaires en

	2013. Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est donc pas assuré et celui de cette ligne Bordeaux/Toulouse non plus et ne rêvons à des PPP eu égard à la non rentabilité de ce projet. A quoi bon s'entêter dans une gabegie financière alors qu'il y a une autre alternative soucieuse de l'argent du contribuable qui consiste à faire circuler les TGV actuels sur les lignes reconditionnées ! L'argument avancé de favoriser le développement économique de Toulouse et des territoires traversés est inconsistant : - Toulouse, sans LGV, est la ville (et la région) ayant le plus progressé économiquement depuis les 15 dernières années. - Mais le plus conséquent est qu'il n'y aura aucune retombée économique pour les territoires traversés comme le Lot-et-Garonne et le Tarn-et-Garonne, qui sont déjà des départements pauvres (Source : Étude Marie Delaplace 2013). Quant à la justification : « Toulouse 4e ville de France ne peut pas ne pas avoir de LGV », ceci est plus du ressort de l'incantation psychologique que d'un argument économique. Berlin, Hambourg, Munich n'ont pas eu à souffrir de déclin bien qu'elles ne soient desservies que par des ICE roulant maxi à 200 km/h sur la dernière partie du parcours . Les allemands ont du bon sens ,il serait temps de s'en inspirer ! Nos élus peuvent être généreux avec l'argent des contribuables. Cette LGV illustre la série de projets inutiles et la défiance croissante de la population envers l'autisme de la classe politique En conséquence, je m'oppose à la construction de cette LGV Bordeaux/Toulouse et je milite pour la rénovation des lignes actuelles.
1901	Envoyé le 08/12/2014 Nom : VERGNES Prénom : Bernadette Département de résidence : 82 Commune de résidence : Valence d'Agen Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Auvillar AVIS : La Cour des comptes a rendu public, le 23 octobre 2014, un rapport sur la grande vitesse ferroviaire. Le succès technique et commercial du TGV est certain, au moins jusqu'à une date récente, et les voyageurs qui l'empruntent apprécient sa rapidité pour relier les métropoles pas les villes intermédiaires.. Mais, au-delà de ce constat, il convient d'évaluer son apport réel pour la collectivité dans son ensemble. Au terme de son enquête, la Cour considère que le choix de nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire pour assurer le transport en commun des voyageurs sur grande distance doit être entouré de plus de garanties de pertinence et de rentabilité qui n'apparaissent pas dans le projet de ligne Bordeaux/Toulouse Depuis 2008, la fréquentation du TGV connaît une stagnation, qui se reflète dans celle du chiffre d'affaires de l'activité TGV au sein de la SNCF. De plus, la rentabilité des lignes diminue au fil de nouveaux projets de plus en plus coûteux. En outre, la concurrence d'autres modes de transport (autocar, covoiturage) se développe. La SNCF est par ailleurs confrontée à l'augmentation de ses coûts, en raison de l'accroissement des péages (+8,5 % par an en moyenne sur la période 2007-2013) . Dans ce contexte, la marge opérationnelle de l'activité TGV s'est

	sensiblement dégradée, de 29 % du chiffre d'affaires en 2008 à 12 % en 2013. De son côté, le haut niveau d'endettement de Réseau Ferré de France (RFF) l'empêche de financer de nouvelles lignes par emprunt. Par ailleurs, la suspension de l'écotaxe, dont l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) devait recevoir le produit, prive cette dernière de ressources, alors qu'elle n'a déjà pas été en mesure d'honorer ses engagements budgétaires en 2013. Le financement des projets de LGV déjà décidés n'est donc pas assuré et celui de cette ligne Bordeaux/Toulouse non plus et ne rêvons à des PPP eu égard à la non rentabilité de ce projet. A quoi bon s'entêter dans une gabegie financière alors qu'il y a une autre alternative soucieuse de l'argent du contribuable qui consiste à faire circuler les TGV actuels sur les lignes reconditionnées ! L'argument avancé de favoriser le développement économique de Toulouse et des territoires traversés est inconsistant : – Toulouse, sans LGV, est la ville (et la région) ayant le plus progressé économiquement depuis les 15 dernières années. – Mais le plus conséquent est qu'il n'y aura aucune retombée économique pour les territoires traversés comme le Lot-et-Garonne et le Tarn-et-Garonne, qui sont déjà des départements pauvres (Source : Étude Marie Delaplace 2013). Quant à la justification : « Toulouse 4e ville de France ne peut pas ne pas avoir de LGV », ceci est plus du ressort de l'incantation psychologique que d'un argument économique. Berlin, Hambourg, Munich n'ont pas eu à souffrir de déclin bien qu'elles ne soient desservies que par des ICE roulant maxi à 200 km/h sur la dernière partie du parcours . Les allemands ont du bon sens ,il serait temps de s'en inspirer ! Nos élus peuvent être généreux avec l'argent des contribuables. Cette LGV illustre la série de projets inutiles et la défiance croissante de la population envers l'autisme de la classe politique En conséquence, je m'oppose à la construction de cette LGV Bordeaux/Toulouse et je milite pour la rénovation des lignes actuelles.
1902	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Chantry Prénom : Serge Département de résidence : 47 Commune de résidence : Montpouillan Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : La LGV Bordeaux-Toulouse pourquoi faire ? Le trajet ferroviaire le plus court entre Paris et Toulouse existe déjà. : c'est la ligne POLT. Il suffirait de l'améliorer pour permettre aux TGV existants jusqu'à Brive d'être prolongés jusqu'à Toulouse. Quant à la LGV Bordeaux Toulouse, un gain de temps d'un quart d'heure par rapport à la ligne existante (si pas arrêt à Agen et Montauban), perdu par ailleurs pour se rendre à une gare décentrée (pour Agen et Montauban), représente un coût exorbitant et insoutenable. Par ailleurs l'investissement pour cette ligne nouvelle serait

	considérable, 4 fois plus onéreuse que l'amélioration du réseau existant, qu'il faudra bien de toute façon réaliser ramenant le coût total à 5 fois pour l'amélioration de la ligne existante seule. Et pourtant, la politique de maintenance du réseau SNCF étant nationale, RFF, ayant contracté la dette qui pèse sur le système ferroviaire, verse 1M50 euros d'intérêt annuel aux titulaires. Et veut réduire encore la gestion publique aux seules voies ferrées. Le reste du fonctionnement faisant l'objet d'un partage entre acteurs privés et publics, lesquels défendent ce projet de LGV. Les conséquences directes seront des hausses tarifaires, la dégradation du service, l'abandon des dessertes régionales, une réduction du personnel au détriment de la sécurité des voyageurs, ... Je ne m'étendrai pas sur les dégats environnementaux déjà largement évoqués. JE M'OPPOSE DONC A CE PROJET INUTILE ET COUTEUX VOIRE DANGEREUX par le choix fait de privilégier quelques usagers au détriment des nombreux voyageurs du quotidien et de leur sécurité.
1903	Envoyé le 08/12/2014 Nom : DUPOUY Prénom : Pauline Département de résidence : 33 Commune de résidence : Préchac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : J'observe que le coût de ces travaux est énorme alors que le département a d'autre dépenses à faire. Le collège de Bazas prend l'eau, il fait 15 degré dans les classes et il n'y a pas de financement, alors pourquoi dépenser des millions pour un train. Je remarque qu'il n'a été fait aucun cas des zones Natura 2000 qui sont défigurées par le tracé. Ce projet est inutile et coûteux et mauvais pour la préservation de l'environnement. On va droit dans le mur, alors que la situation économique est alarmante dans le pays. Même les experts des transports ne sont plus persuadés du tout-TGV, il faut réfléchir a des système moins coûteux et moins nuisible à l'environnement. Il faudrait d'abord entretenir les liaisons existantes, comme Langon-Bordeaux.
1904	Envoyé le 08/12/2014 Nom:- Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : Agen Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gare d'Agen AVIS : La création d'une autre gare à Agen, sera couteuse, non rentable, et mortifère pour la ville d'Agen.
1905	Envoyé le 08/12/2014 Nom : MARY

Prénom : Patrick
Département de résidence : 47
Commune de résidence : Marmande
Lieu concerné par vos observations (commune, département):-
AVIS :
En tant que citoyen soucieux des deniers publics,
je remarque:
- que les 11000 pages du rapport ne disent a priori rien sur les coûts réels et le financement de la ligne Bordeaux-Toulouse,
- que la rentabilité du projet est tout à fait improbable puisque l'Agence Environnementale estime que celle ci ne peut pas être atteinte en 50 ans, et qu'elle est rejoint dans son diagnostic par la Cour de Comptes, à la suite d'autres rapports (Mariton, Bianco, Auxiette, Duron ...)
- que passer par Bordeaux pour aller de Toulouse à Paris n'a pas de sens, puisque cela rajoute 120 km au trajet de l'ancien projet POLT,
- que le plus court chemin entre deux points est la ligne droite, et donc que le détour par Captieux augmente de 50 km, le tracé par rapport à l'actuelle ligne Bordeaux-Toulouse,
- que faire passer un TGV sur la LGV Bordeaux-Toulouse nécessitera la construction d'une nouvelle centrale électrique,
- qu'a priori seul 8% des usagers de la SNCF circulent sur des LGV,
- que le financement de ce projet oberera forcément l'entretiens des lignes non LGV empruntée par 90% des usagers.

En tant que citoyen soucieux de l'environnement,
je remarque:
- que l'Agence Environnementale estime que les nuisances du projet ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés).
- qu'il manque de nombreuses études d'impact, comme par exemple sur le cours du Ciron, sur le ruisseau d'Aslonnes, sur le cloisonnement de l'environnement...

En tant que citoyen soucieux de la démocratie,
je remarque,
- que l'enquète publique se fait dans la précipitation,
- que les rapports externes ne sont pas pris en considération, Agence Environnementale, Cour des Comptes, rapport Bianco...,
- que les élus à la tête de nos territoires nous entrainent dans des projet pharaoniques sans justification, dont ils sont en premier lieu les bénéficiaires.

En tant qu'usager de la SNCF au quotidien,
je remarque:
- que les transports domicile-travail sur des lignes non LGV se font dans de mauvaises conditions,
- que le projet alternatif mené par le cabinet Claraco permettrait un aménagement durable de la ligne Bordeaux-Toulouse, tout en diminuant le temps de trajet ainsi que les nuisances aux riverains,
- qu'il faut encourager l'électrification et la maillage des lignes pour désenclaver nos territoires.

1906	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 Commune de résidence : Labège Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Labège AVIS : Projet inutile qui va encore détruire des espaces naturels. Il faut améliorer les voies existantes pas en créer de nouvelles
1907	Envoyé le 08/12/2014 Nom : IZARN Prénom : Dominique Département de résidence : 33 Commune de résidence : Landiras Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landiras AVIS : Messieurs, Quelques remarques de "bon sens"qui semble hélas de moins en moins partagé par nos chères élites politiques. Au regard du coût de construction des deux lignes LGV SO et du gain de temps qui se comptera en quelques dizaines de minutes pour des passagers n ayant absolument aucune recherche d' économie de temps (les curistes de Dax n étant pas a dix minutes prés ….) l'investissement requis est totalement exorbitant. D'autant que l'état des finances publiques ne permet plus ce genre d'ineptie.Sans être cruel ,le dernier coup de maître en matière de grand travaux l 'autoroute Langon.Pau devrait amener à plus d'humilité nos chères élites qui là encore avaient vanté ce projet comme indiscutable pour la région en terme de développement et de retombées économiques… Les quelques milliards de ce projet inutile seraient mieux investis en recherche et développement ou l'abandon pure et simple de celui-ci éviterait de continuer à creuser une dette colossale que nous sommes entrain de laisser aux générations futures. Vous aurez compris que je suis TOTALEMENT OPPOSE à ce projet. Ne lancez pas de futures manifestations anti.LGV qui ne manqueront pas de surgirent sur le terrain. Salutations distinguées.
1908	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Lavaud Prénom : Xavier Département de résidence : - Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble du projet AVIS : En complément à mes remarques de ce matin où je recommande de ne pas construire le tronçon Sud-Gironde à Dax et où je reste réservé vis-à-vis du projet de Bordeaux à Toulouse, j'ajoute les points suivants : 1 – La liaison entre la LGV et la ville d'Agen est pertinente mais la LGV doit être desservie par deux types de trains : ceux qui vont sans arrêt de Bordeaux à Toulouse et ceux qui, partant de Bordeaux, quittent la LGV à Agen et desservent Agen et d'autres villes de la vallée de la Garonne dont Montauban mais peut-être aussi d'autres villes moins importantes comme Moissac. D'une part, on sait que les gares excentrées ne rencontrent pas la faveur des usagers. D'autre part, il est connu qu'en moyenne un changement de train est ressenti par les usagers de façon aussi désagréable qu'un allongement de trajet d'une heure. Par conséquent ma proposition est tout bénéfice

	pour les Agenais qui arriveraient en pleine ville au lieu de devoir changer de train à la gare LGV, intéressante pour les habitants des éventuelles localités intermédiaires desservies et neutre pour les habitants de Montauban qui n'éviteront un assez long trajet pour se rendre

1909	Envoyé le 08/12/2014 Nom : COQUILLARD Prénom : Corine Département de résidence : 47 Commune de résidence : Marmande Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : En tant que citoyen soucieux des deniers publics, je remarque: - que les 11000 pages du rapport ne disent a priori rien sur les coûts réels et le financement de la ligne Bordeaux-Toulouse, - que la rentabilité du projet est tout à fait improbable puisque l'Agence Environnementale estime que celle ci ne peut pas être atteinte en 50 ans, et qu'elle est rejoint dans son diagnostic par la Cour de Comptes, à la suite d'autres rapports (Mariton, Bianco, Auxiette, Duron ...) - que passer par Bordeaux pour aller de Toulouse à Paris n'a pas de sens, puisque cela rajoute 120 km au trajet de l'ancien projet POLT, - que le plus court chemin entre deux points est la ligne droite, et donc que le détour par Captieux augmente de 50 km, le tracé par rapport à l'actuelle ligne Bordeaux-Toulouse, - que faire passer un TGV sur la LGV Bordeaux-Toulouse nécessitera la construction d'une nouvelle centrale électrique, - qu'a priori seul 8% des usagers de la SNCF circulent sur des LGV, - que le financement de ce projet oberera forcément l'entretiens des lignes non LGV empruntée par 90% des usagers. En tant que citoyen soucieux de l'environnement, je remarque: - que l'Agence Environnementale estime que les nuisances du projet ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés). - qu'il manque de nombreuses études d'impact, comme par exemple sur le cours du Ciron, sur le ruisseau d'Aslonnes, sur le cloisonnement de l'environnement... En tant que citoyen soucieux de la démocratie, je remarque, - que l'enquète publique se fait dans la précipitation, - que les rapports externes ne sont pas pris en considération, Agence Environnementale, Cour des Comptes, rapport Bianco..., - que les élus à la tête de nos territoires nous entrainent dans des projet pharaoniques sans justification, dont ils sont en premier lieu les bénéficiaires. En tant qu'usager de la SNCF au quotidien, je remarque: - que les transports domicile-travail sur des lignes non LGV se font dans de mauvaises conditions, - que le projet alternatif mené par le cabinet Claraco permettrait un aménagement durable de la ligne Bordeaux-Toulouse, tout en diminuant le temps de trajet ainsi que les nuisances aux riverains, - qu'il faut encourager l'électrification et la maillage des lignes pour désenclaver nos territoires.

1910	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 59 Commune de résidence : WAMBRECHIES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : VIGNOBLES DU SUD GIRONDE AVIS : La course au temps qui caractérise notre époque ne doit pas se faire à tout prix; il n'est pas concevable que des paysages soient saccagés à des seuls fins de gagner quelques minutes sur un trajet donné.
1911	Envoyé le 08/12/2014 Nom : PIBOULEAU Prénom : ELIANE Département de résidence : 40 Commune de résidence : CAMPAGNE 40090 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : GPSO entier et LANDES AVIS : NON à ce projet: J'ai voulu attendre le dernier moment afin de pouvoir bien entendre les arguments des promoteurs du projet ainsi que l'opposition; ayant pris le temps depuis le débat public jusqu'à cette nouvelle étape pour la réflexion sur l'intérêt général que représenterait ce projet, il me semble clairement que, de quelque point de vue que l'on se situe, la pertinence ne peut en être démontrée, tandis que sa dangerosité pour les finances publiques, pour la rénovation de l'existant et d'un réel maillage ferroviaire du territoire, pour l'environnement y compris humain, ...,me semble, elle, être devenue une évidence: ce projet n'est-il pas rien de plus aujourd'hui que le joujou de quelques décideurs incapables d'entendre et d'analyser de façon systémique et enfin de renoncer, focalisés qu'ils sont sur un outil contestable; un faux besoin couvrant une faible partie de la population, une technicité manifestement devenue inadaptée, des performances qui ne pourront être atteintes de façon satisfaisante, et enfin un coût prohibitif pour des finances d'Etat et de Collectivités juste capables d'honorer les besoins en services publics par ailleurs... Quelques questions restent à l'heure de décider sans réponse: -Qui pourra payer ce billet de train? -Quelle Collectivité pourra financer avec des ressources aujourd'hui en réduction? -Qui épongera les dettes supplémentaires de RFF déjà fortement endetté? Ayant participé à une réunion à StPierre du Mont j'ai, de surcroit, été choquée de constater les erreements chiffrés de RFF en terme de rentabilité, fréquentation et saturation de l'existant: chiffres fluctuants à l'évidence sans respect des données du Débat Public, au fur et à mesure que les études et les élus ou associations montraient une pugnacité dans le travail amenant à des conclusions bien différentes mais concordantes, elles, entre elles. Choquée aussi de ne pas entendre RFF apporter de réponses aux questionnements pourtant pertinents des populations. Ce projet est déroulé à la façon dont avancerait un rouleau compresseur sans conducteur alors même que trop de critères (financement, rentabilité, intérêt général, non saturation de

	l'existant, protection de l'environnement, fréquentation supposée, coût...) en pointent l'échec programmé: ce projet doit raisonnablement être abandonné aujourd'hui au profit des seules alternatives utiles, un meilleur maillage territorial, le fret sur l'existant ferroviaire ou maritime (la route 124 notamment est devenue un nuisible routier) pour le report modal, bref une réponse aux besoins de proximité et au respect de l'environnement, mais également à une démocratie pas seulement formelle.
1912	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : Saint Yaguen Lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint yaguen - Landes AVIS : Comment les pouvoirs publics peuvent-ils encore promouvoir un tel projet quelques semaines après que la cour des Comptes ait pointé du doigt l'incohérence de la stratégie du tout TGV ? Stratégie dispendieuse, dont les coûts sont sous évalués, et dont les bénéfices, notamment en terme de report de fréquentation, sont sur évalués ? Ne vaudrait-il pas mieux affecter une partie des crédits affectés au projet à l'entretien du réseau existant (et éviter les accidents mortels comme à Brétigny) et développer les réseaux régionaux de proximité ? Comment après la balafre de l'A 65, dont l'inefficience et l'impossibilité d'amortir ses coûts sont désormais démontrés, peut-on à nouveau programmer une seconde balafre dans les pays landais et girondins, fragmentant les territoires, traversant le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, morcelant le vignoble du sud Gironde ? Comment peut-on couper les corridors écologiques définis dans le cadre du Schéma Régional de Cohérence Ecologique porté par la Région aquitaine, qui défend parallèlement de projet de nouvelle ligne LGV, et donc interrompre les trames vertes et bleues ? Pour autant, notre monde ne peut se passer de liaisons rapides. Or, les emprises ferroviaires existent. La mise aux normes TGV de la ligne existante serait sans doute moins couteuse, moins impactante sur l'environnement, moins pénalisante pour les activités humaines, moins dommageables en terme d'expropriation ? Pourquoi aller exproprier des habitants résidant en Haute Lande, alors qu'il vaudrait mieux exproprier les gens qui vivent déjà à proximité de la ligne existante, et qui subissent quotidiennement des nuisances difficilement supportables et leur offrir de meilleures conditions de vie ? Le développement durable , terme galvaudé mais qui reste malgré tout un noble objectif, est censé concilier développement économique, enjeux humains et sociaux, préservation de l'environnement, et garantir des conditions de vie meilleures aux générations futures. En conclusion, je ne suis pas opposé au développement du réseau TGV en recourant à l'amélioration des lignes existantes, mais je suis fermement opposée à cette ligne nouvelle sud Gironde - nord Landes, projet qui défigurerait notre territoire fort heureusement encore

	préservé.
1913	Envoyé le 08/12/2014 Nom : CASTAING Prénom : ANNIE Département de résidence : 47 Commune de résidence : LAYRAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC - LOT ET GARONNE AVIS : Les voies ferroviaires pour la ligne LGV existent, il faut les modernisées, Les tracés H228 ou H 228 TER sont -ruineux, entraînent une mauvaise gestion des finances publiques, montrent l'irresponsabilité des politiques pro-LGV -dévastateurs pour l'environnement : bois, terres agricoles viticoles, champs, seraient dénaturés - ils dégraderaient l'environnement humain : bruit vibration -entraîneraient une dépréciation du patrimoine sans compensation au-delà de 25 m Pour ne faire gagner que quelques minutes à peu de voyageurs - 8% des voyageurs SNCF- le coût serait supporté par tous les citoyens, les nuisances affecteraient tous les citoyens. Les Lot et Garonnais ont des besoins plus fondamentaux qu'une nouvelle gare LGV :
1914	Envoyé le 08/12/2014 Nom : DELFAU Prénom : ROGER Département de résidence : 82 Commune de résidence : Castelsarrasin Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Castelsarrasin AVIS Merci de recevoir nos observation ci-dessous. "Association Départementale des Irrigants du Canal de Tarn & Garonne (siège social 2362 route du Pontinaut 82100 Castelsarrasin T&G . à la même adresse : L'Association Départementale de Pêche privée sur nos lacs, ravines, ruisseaux et rivières non domaniales (étant par nos droits et lois Constitutionnelles nos propriétés privées) . Objet : Courrier à joindre au dossier d' enquête d' utilité publique, en mairie de la Ville Dieu du Temple , pour le projet de la réalisation de la ligne L G V « Bordeaux Toulouse ». Remis le 8 décembre 2014 Dans le Tarn et Garonne, la ligne L G V en traversant nos Communes impacte gravement nos plaines agricoles .Elle détruit plus ou moins « ou totalement » des exploitations (700ha en prévision sont anéanties pour l'agriculture) en plus des habitations privées . Elle peut impacter gravement note principe d'irrigation collectif et par la suite individuellement un nombre très important d'exploitations, si nous ni prenions pas garde . (1) Pour cela , le bureau des Associations sus indiquées émet toutes réserves de droits pour les agriculteurs en périodes d'

	irrigations, lesquelles pendant les travaux à effectuer ou suite a ces derniers ,provoqueront une gêne partielle ou totale en impossibilité d' irriguer ou autre étant constatée sur nos exploitations , s' il y a réalisation du projet , car il existe le projet B. (2) Suite aux travaux que vous effectueriez ,ou effectuerez sur nos ruisseaux ravines ou simples installations , ces derniers nous provoqueraient ou provoqueront une impossibilité d' irriguer collectivement . Un disfonctionnement sur une ou plusieurs exploitations de notre organisation Associative des irrigants nous oblige à formuler toutes réserves de droits , « pour servir ce que de droit ». Je prendrais pour exemple une propriété dans la commune de La Ville Dieu du Temple . Au lieu dit Garrigon la ligne L G V traverse en diagonale : (a) l' exploitation de Delfau Guy « membre du G A E C de Sainte Marguerite et de notre association des irrigants » (b) le ruisseau Larone qui est une ravine car ne dispose d' aucune source naturelle. Cette ravine Larone (en rappel) , a trois activités principales : (a) de son origine, elle achemine les excès d' eaux pluviales des terres de boulbènes de son bassin versant dans la rivière domaniale le Tarn . (b)Elle véhicule les eaux de nos conventions de puisages (depuis 40 ans et plus) qui proviennent du bras du canal « « Montech – Montauban » géré par Les Voies Navigables de France. (C) cette ravine en période d' irrigation est organisée et constituée en plans d'eau de son départ (du canal V N F domaine de l' état à Montech) à son déversoir dans le Tarn aux abords de Moissac. Avec un faible débit de puisage en départ et un stock constitué tout le long, permet sur sa traversée des communes à ses riverains d' irriguer leurs exploitations . Idem pour toutes les autreS ravines sur notre département disposant des puisages par conventions avec V N F . L' exploitation de Garrigon (Delfau Guy) « comme pour les autres exploitants sur le département » , leurs terres ne sont pas a vendre .Delfau Guy est donc en prévision d' expropriation . Cette exploitation (pour l'exemple) « Garrigon, exploitation en G A E C » en pleine expansion.Les fils des frères Delfau s'installent dans le G A E C . La totalité de l'exploitation de Garrigon est à vocation arboricole et sera à terme totalement plantée. La station fruitière étant sur ce lieu de Garrigon ,le tiers de sa surface est impacté par la ligne L G V , qui doit être implanté en vergers de pommiers . Le préjudice sera très important sur l' exploitation Delfau Guy en surface expropriée et par le passage en diagonale qui porte nuisance à l' ensemble du parcellaire . Sous l'éventuel tracé se trouvent toutes les canalisations enterrées qui servent à irriguer la totalité de l'exploitation : nous faisons toutes réserves . Nous exigeons les dédommagements de l'existant et le financement total du rétablissement de toutes les irrigations à la charge de l' expropriant. Cette exploitation subira un massacre dans son parcellaire avec grosses nuisances pendant les travaux : poussières désastreuses sur les vergers et autres récoltes ainsi que l' habitation et station fruitière . Les bruits par des engins de construction et par la suite à subir les désagréments à chaque passage de T G V , s' il y a réalisation ?. Nous croyons savoir que la peupleraie de 80 HA environ qui appartient à Mr RUP (entrepreneur sable et gravier) superficie tenante à l'exploitation de Garrigon , va devenir une immense gravière.

	L' extraction étant en prévision de la construction de la ligne L G V. Le point de jonction pour l' alimentation en gravier la ligne L G V , est sur l' exploitation Delfau Guy de Garrigon . Nous faisons toutes réserves de droits pour nuisances supplémentaires : bruit et poussières constantes des dragues , destruction et pollution de la nappe phréatique du grand secteur. Réserve renouvelée : La ravine Larone traverse en sinuant les 80 ha de la peupleraie de Mr Rup. Je rappelle que cette dernière est constituée en réservoir en période d' irrigation, et qu' elle sert à véhiculer les eau collectives de notre Association Départementale. En aucun cas nous ne supporterons la disparition de cette ravine qui si elle devait disparaitre par l'extraction de gravier rendrait à néant l' irrigation sur plusieurs communes. La guerre serait sérieusement ouverte. Sur le département 700ha de terres cultivables sont en prévision d' expropriation, amenant des difficultés pour chaque agriculteur impacté, avec gêne supplémentaire pour bien d' autres exploitations ou maisons individuelles :cela est très mal vécu. Selon nos informations du projet « B chiffre son coût » à 2,2 milliards , soit 3 fois moins cher que la ligne L G V , qui cette dernière ne gagnera « que quelques minutes pour un Toulouse – Paris », Qui par sa réalisation anéantit 700ha de terres agricoles en T&G des habitations et autres. Le non sens des décideurs : il est chiffré que cette nouvelle ligne L G V en service ne serait pas financièrement rentable . Pourquoi s' obstiner à vouloir la réaliser ?? Le « projet B » proposé économise 4 milliards minimum . Nous rappelons que les 700 ha de terres agricoles en T&G ne sont pas a vendre , les quatre milliards seront courts avec l' ensemble des terres agricoles expropriées sur le tracé entre Bordeaux et Toulouse, et sa réalisation finale. Les lignes L G V actuelles en services démontrent des déficits comptables constants . Compte- tenu de ce qui précède avec oublis possibles, nous formulons toutes réserves de droits pour servir ce que de droit de nos éventuels expropriés ou victimes de ne pouvoir irriguer. Pour Le bureau de nos Associations ci dessus Le Président Roger Delfau Pour mémoire : copie remise ce jour lundi 8 décembre au commissaire enquêteur Mairie de la ville Dieu du Temple et sur le site internet www.enquetepublique-gpso-lignesnouvelles.fr "
1915	Envoyé le 08/12/2014 Nom : CASTAING Prénom : ANNIE Département de résidence : 47 commune de résidence : LAYRAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC - LOT ET GARONNE AVIS : Les voies ferroviaires pour la ligne LGV existent, il faut les modernisées, Les tracés H228 ou H 228 TER sont -ruineux, entraînent une mauvaise gestion des finances publiques, montrent l'irresponsabilité des politiques pro-LGV -dévastateurs pour l'environnement : bois, terres agricoles viticoles, champs, seraient dénaturés - ils dégraderaient l'environnement humain : bruit vibration

	-entraîneraient une dépréciation du patrimoine sans compensation au-delà de 25 m Pour ne faire gagner que quelques minutes à peu de voyageurs - 8% des voyageurs SNCF- le coût serait supporté par tous les citoyens, les nuisances affecteraient tous les citoyens. Les Lot et Garonnais ont des besoins plus fondamentaux qu'une nouvelle gare LGV :
1916	Envoyé le 08/12/2014 Nom : DELFAU Prénom : GUY Département de résidence : 82 Commune de résidence : LA VILLE DIEU DU TEMPLE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LA VILLE DIEU DU TEMPLE AVIS : merci de recevoir nos observation: " Mr Delfau Guy demeurant au lieu dit Garrigon 1639 route de MONTECH , Commune de La Ville Dieu du Temple Tarn et Garonne observations sur le registre de l' enquête « voir d' utilité publique » du projet de la ligne à grande vitesse Bordeaux Toulouse, qui m' élimine le tiers de mon exploitation au lieu- dit Garrigon Sur cette exploitation, nous avons effectué de très gros investissements en y créant une station fruitière complète (pré-calibrage , stockage etc de nos productions actuelles) avec prévision d' une plantation en vergers de pommiers sur la totalité de la surface . Le tracé de la ligne L G V en diagonale sur la dite exploitation impacte le total de mon parcellaire . Nous avons dans nos prévisions anciennes, déterminé la venue de trois de nos fils dont un est installé. Les deux autres en capacité de s' installer mais en attente , voienti un tiers de l' exploitation amputé par l' éventuel passage de la L G V : ce qui ne rendra plus viable l' accueil de deux nouveaux jeunes dans notre G A E C familial . J'émets aussi des réserves sur le personnel familial ou autre employé à ce jour pour notre activité. Je m' associe à la déclaration qui a été effectuée et déposée par l' association des irrigants du Canal qui a pris en exemple mon exploitation pour traiter par mon cas personnel l'ensemble général des irrigant expropriés ou victimes des travaux de L G V .. Delfau Guy La ville dieu du Temple le 8 décembre 2014 PS . Document remis au commissaire de l' enquête publique de la dite Mairie et sur le site internet . "
1917	Envoyé le 08/12/2014 Nom : CASTAING Prénom : FRANCK Département de résidence : 47 Commune de résidence : LAYRAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC LOT ET GARONNE AVIS : .Les voies ferroviaires pour la ligne LGV existent, il faut les modernisées (lignes actuelles). Les tracés H228 ou H 228 TER sont :

	- ruineux, entraînent une mauvaise gestion des finances publiques, montrent l'irresponsabilité des politiques pro LGV - dévastateurs pour l'environnement : bois, terres agricoles viticoles, champs seraient dénaturés - ils dégraderaient l'environnement humains : bruit vibration - entraineraient une dépréciation du patrimoine sans compensation au delà de 25m Pour ne faire gagner que quelques minutes à peu de voyageurs (8% des voyageurs SNCF) le coût serait supporté par tous les citoyens, les nuisances affecteraient tous les citoyens Les Lot et Garonnais ont des besoins plus fondamentaux qu'une nouvelle gare LGV
1918	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : Saint Jean de Lier Lieu concerné par vos observations (commune, département) : remarques générales AVIS : Ce projet est démesuré au niveau financier, économique et écologique. Heureusement il provoquera la faillite de ceux qui l'auront soutenu.
1919	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : origne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : Je suis opposé au projet LGV bordeaux toulouse et bordeaux dax, qui pour moi n'est pas un projet d'intérêt général. C'est un projet inutile, ruineux et destructeur.
1920	Envoyé le 08/12/2014 Nom : CASTAING Prénom : CEDRIC Département de résidence : 47 Commune de résidence : LAYRAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC - LOT ET GARONNE AVIS : Les voies ferroviaires pour la ligne LGV existent, il faut modernisées les lignes actuelles. Les tracés H228 ou H 228 TER sont : - ruineux, entraînent une mauvaise gestion des finances publiques, montrent l'irresponsabilité des politiques pro LGV - dévastateurs pour l'environnement : bois, terres agricoles viticoles, champs seraient dénaturés - ils dégraderaient l'environnement humain : bruit vibration - entraîneraient une dépréciation du patrimoine sans compensation au delà de 25 m Pour ne faire gagner que quelques minutes à peu de voyageurs (-8%

	des voyageurs SNCF), le coût serait supporté par tous les citoyens, les nuisances affecteraient tous les citoyens Les Lot et Garonnais ont des besoins plus fondamentaux qu'une nouvelle gare LGV
1921	Envoyé le 08/12/2014 Nom : BRETHES Prénom : ARMEL Département de résidence : 33 Commune de résidence : LANDIRAS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDIRAS 33 AVIS : Je suis farouchement opposé au projet L.G.V BORDEAUX-DAX et BORDEAUX-TOULOUSE
1922	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 Commune de résidence : AGEN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Agen AVIS : Je crois beaucoup à l'utilité de ce projet qui va permettre des liaisons performantes, notamment depuis AGEN ou MONTAUBAN. Ce dont je comprends moins l'utilité, c'est la liaison ferroviaire entre la gare existante d'Agen et la gare nouvelle ! Ne peut-on envisager une alternative avec du tramway économique, voire du bus en site propre, qui offrirait en outre des dessertes intermédiaires profitables localement … mais ce n'est pas le même investisseur ni le même exploitant j'imagine ! Dans un tout petit encart on veut nous faire croire à l'opportunité d'un embranchement ferroviaire pour la zone d'activités… histoire de mutualiser la base travaux ou maintenance avec la zone d'activité ? Des investisseurs seraient prêts à s'approvisionner via le fer sur la future zone de Sainte-Colombe !!! Si on y croit cela consisterait à faire arriver des trains –de fret donc- vers une zone d'activité toute neuve en bordure de LGV, loin de la ligne existante ? Des trains qui passeraient donc sur la liaison intergares destinée aux voyageurs, pour finalement longer la LGV !!! Sympa ! Les riverains et les voyageurs vont apprécier ! D'ailleurs, rassurez-moi, ces hypothétiques trains vers la zone d'activité ne traverseront pas la gare TGV !!! L'aménageur de la zone d'activités ferait mieux d'examiner l'opportunité de mutualiser la liaison intergares pour qu'elle profite au transport du plus grand nombre (travailleurs et résidents). Comme je le disais en introduction, je crois beaucoup à l'utilité de ce projet pour les voyageurs, et je l'attends avec grande impatience !
1923	Envoyé le 08/12/2014 Nom : BELOOUSSOFF Prénom : Monique

	Département de résidence : - Commune de résidence : SAINTE MARTHE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : CUDOS-PINDERES-POMPOGNE AVIS : complément de remarques: ALLER/RETOUR PARIS du 03/12 au 06/12/2014 je constate le peu de progrès fait au service du client SNCF. depuis 10 ans je n'avais pas pris le train vers PARIS , mais l'avion. Toujours des escaliers en gare de BORDEAUX , pas de rampe pour traîner les bagages . ,(sauf une) PRIS VOYAGE EN 1ère CLASSE , confortable , agréable par contre par encore de WIFI : déjà existant dans l'est (Réponse du contrôleur) Affichette signalant que les toilettes ont été améliorées !!!!! j'ai souri , comme si ce n'était pas normal , jamais vu ça dans les aéroports ! qu'y a-t-il d'extraordinaire ? j'ajouterai que je ne crois pas vraiment à l'utilité de la commission d'enquête !!! Heureusement l'Etat n'a pas les finances, c'est mon seul espoir ! A quoi cela sert-il de détruire une région pour gagner quelques minutes entre BORDEAUX et TOULOUSE et excusez moi passer par BORDEAUX depuis TOULOUSE pour aller à PARIS !!!!! Tout a été dit ou écrit donc je ne perds pas plus de temps à rajouter d'autres commentaires AH ! j'oubliais j'ai appris que les quais crées dans certaines gares sont trop larges et ne laissent pas passer les nouveaux trains , bravo pour les calculs ! il y a tout de même de quoi s'inquiéter , sur la véracité des études , même si les dossiers sont superbes : ex sur internet le tracé ne note pas les mêmes choses : ex: CUDOS lieu dit FAUTOUS LES remblais ne sont pas notés sur internet , mais sont dans les dossiers présentés en mairie , pourquoi ? OU faut-il aller pour vérifier "remblais longeant la piste " tout cela près du BARTHOS j'arrête je pense que vous avez de quoi à vous occuper en lisant tous les commentaires .
1924	Envoyé le 08122014 Nom : PIOVI Prénom : KARINE Département de résidence : 33 Commune de résidence : LA TESTE DE BUCH Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDIRAS 33 AVIS : Je suis opposée au projet L.G.V BORDEAUX-DAX et BORDEAUX-TOULOUSE car c'est un projet qui n'est pas d'utilité publique mais politique et financier. (c'est un scandale!!!)
1925	Envoyé le 08/12/2014 Nom : GUEDJ Prénom : Amélie Département de résidence : 33 Commune de résidence : Balizac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Balizac AVIS : Bonjour,

	je suis totalement contre ce projet de LGV qui va totalement dénaturé notre environnement et surtout dégradé notre belle forêt. Tant d'argent dépensé pour un projet qui n'en vaut pas la peine au final et qui bien évidemment aura des répercutions sur nos impôts et du coup notre vie à tous. Des lignes hautes tensions, merci pour la vue !!! Les fortes nuisances sonores et visuelles qui nous attendent suite à cela risquent d'être à la longue nuisible pour tous. Nous sommes venus à la campagne pour être au calme et loin du tumulte de la ville et ce projet de LGV nous déplaît au plus haut point. Bref, en résumé un projet que je juge tout simplement inutile au vu de tous les effets négatifs que cela va apporter !!!!
1926	Envoyé le 08/12/2014 Nom : AMIS DE LA TERRE DES LANDES - ASSOCIATION DE COORDINATION DES CITOYENS ET RIVERAINS LANDAIS Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : MONT DE MARSAN DAX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ENSEMBLE DU GPSO AVIS : Contribution des associations "Amis de la Terre des Landes" et de l'ACCRiL, Association de Coordination des Citoyens et Riverains Landais. Monsieur le Président de la commission d'enquête, Mesdames et Messieurs les commissaires enquêteurs, nos associations sont opposées à l'ensemble du projet GPSO : Nous sommes favorables à des transports ferroviaires modernes, pour satisfaire les besoins de mobilité du plus grand nombre. Nous demandons que ces projets soient réorientés vers la modernisation et la rénovation des lignes existantes, dans le respect de la loi "Grenelle" qui précise dans son article 1er :"Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable." Ce 1er article de la loi Grenelle a été totalement ignoré par RFF, que ce soit dans les débats publics ou dans le dossier soumis à l'enquête publique. Dans nos contributions précédentes, nous avons surtout abordé les aspects socio économiques de ces projets ; celle-ci aborde l'aspect environnemental. Comme nous l'avons souvent constaté, les débats et discussions sur les grands projets d'infrastructures, notamment ferroviaires, se sont surtout focalisés sur les aspects économiques et financiers, l'environnement naturel et humain étant un élément comme un autre à maîtriser le mieux possible. Le GPSO est censé, dès sa conception concilier biodiversité et infrastructures en intégrant les enjeux liés au milieu naturel comme une composante majeure des projets de lignes : Sur le papier peut-être, mais sur le terrain, la réalité est bien différente, la réalisation en cours de la ligne TOURS BORDEAUX le démontre tous les jours. Tout au long du processus de décision, les prévisions de trafics et la rentabilité ont été surestimés et les coûts sous estimés ; de même les dégâts environnementaux et humains sont largement minimisés. Le GPSO serait un gouffre financier, personne ne peut

plus le nier, mais il serait aussi un véritable fléau pour les territoires traversés.

Présentation du projet :
- 327 kilomètres de voies nouvelles (source CGEDD) essentiellement en milieu naturel entre Bordeaux Espagne et Bordeaux Toulouse. Sans compter les différents raccordements.
- 3 gares nouvelles « ex urbanisées » censées desservir Mont de Marsan, Agen et Montauban.

- 65 millions de m3 de matériaux déplacés dont 30 millions de m3 de matériaux extérieurs à extraire ailleurs et 13 millions de m3 de dépôts à stocker,
- 4830 ha minimum détruits
- 16 sites Natura 2000 concernés dont 8 traversés,
- 7 grands cours d'eau et des dizaines de petits affluents traversés,
- de nombreuses zones humides perturbées ou détruites.

C'est le plus mauvais choix de tracé pour l'environnement.

Il nous parait important de souligner que le sud ouest n'est pas un désert ferroviaire, et que le projet de lignes nouvelles s'ajoute aux lignes existantes qui si elles étaient rénovées et modernisées permettraient de satisfaire au besoin de mobilité des Aquitains à moindre coût, aussi bien financier qu'environnemental. De nombreuses études le démontrent.
Ces lignes nouvelles, sont beaucoup plus longues et nous somme scandalisés du choix fait, de relier Paris à Toulouse en passant par Bordeaux, cette nouvelle ligne mesurant environ 120 km de plus que la ligne directe POLT . Quant à la ligne Bordeaux Dax, elle mesure près de 70 km de plus que la ligne existante.

« Écologique, » le GPSO ?
Les promoteurs du projet GPSO, élus régionaux et RFF en tête nous répètent à l'envie que le ferroviaire est bon pour l'environnement, que le train permet de diminuer très largement les émissions de gaz à effets de serre par rapport au transport routier et au transport aérien. RFF affirme par ailleurs que « la conception du GPSO va reposer sur le principe de la « co-élaboration » en mettant au centre des préoccupations l'identification et l'analyse des enjeux environnementaux humains et naturels… »
Ces affirmations doivent pour le moins être nuancées, voire démenties lorsqu'il s'agit de créer de nouvelles infrastructures comme dans le cas du GPSO : en effet, pour ce qui concerne les émissions de GES, les conséquences d'un tel chantier imposant le défrichement et la déstructuration des sols naturels sur plusieurs milliers d'hectares, sont extrêmement négatives et ne pourraient être compensées sur le long terme qu'en cas de report modal massif. Or ce report est un pari hasardeux sur l'avenir car le renchérissement prévisible du prix du billet pour amortir le coût des lignes risque au contraire d'entraîner un report inverse du rail vers la route (covoiturage) et même du rail vers l'avion comparativement moins cher. Aux dégagements de CO_2 dus au défrichement des forêts et à l'artificialisation des sols naturels, il convient aussi d'ajouter les émissions de GES directement liées au chantier : terrassements avec des engins à mote urs, extractions et transports de granulats, production des matériaux (ciments et chaux, aciers), etc. À noter également que la grande vitesse implique une consommation énergétique accrue (proportionnelle à la distance parcourue et, au-delà de 160 km/h, au carré de la vitesse) et que l'électricité consommée est soit d'origine nucléaire, ce qui n'est pas idéal, soit d'origine

thermique, ce qui est pire d'un point de vue climatique.
Comme les lignes projetées seront nettement plus longues que les voies existantes, non seulement les TGV consommeront plus à cause de la vitesse mais également à cause de la plus longue distance parcourue.

Les impacts ?
La plupart de ceux-ci ont été très bien décrits dans le rapport environnemental du SNIT daté du 18 février 2011 : on peut y lire :
-« les infrastructures de transport contribuent aux principales pressions exercées sur la biodiversité. De manière directe (emprise de l'infrastructure) ou indirecte (remembrement qui accompagne la construction). Elles détruisent, fragmentent et altèrent les habitats ce qui, à terme, accroît les risques d'extinction des populations présentes. »
Outre la perte irréversibles de territoires et la destruction des espèces qui s'y trouvent, l'effet de coupure constituera une balafre définitive dans des secteurs auparavant relativement protégés.
Cette fragmentation des territoires ne peut en aucune façon être compensée, et elle vient ajouter ses effets à ceux de l'artificialisation des territoires.
RFF, dans sa plaquette biodiversité, nous précise que la préservation de la biodiversité est un de ses engagements : La réalisation de la ligne Tours Bordeaux nous montre l'importance de cet engagement:
9 passages pour 340 km, sont dédiés à la grande faune soit 1 tout les 37 km ! La petite faune quand à elle, se contentera de buses de traversées spécifiques, sans que leur nombre soit précisé, mais pourra traverser grâce aux nombreux ouvrages d'arts mixtes, comme les viaducs, les ponts rails, les ponts routes, …ainsi la ligne sera traversable tous les 300 mètres !

L'artificialisation des terres :
Selon une étude du Ministère de l'Agriculture, la France perd tous les ans 70 000 ha de terres, détruites au profit de l'urbanisme ou des infrastructures. En dix ans, nous avons perdu en terres agricoles l'équivalent d'un département.
Et le GPSO dans tout cela : d'après RFF, en phase travaux, l'emprise est d'environ 100 mètres, soit une consommation de 10 ha au km.
Or, à y regarder de plus près, RFF oublie dans ses calculs de rajouter les rétablissements de voiries, les zones de dépôt de matériaux, les bases travaux, les bases de maintenance, les sous stations électriques, les nouvelles gares, ou haltes, etc.… De plus, dans son avis délibéré du 22 janvier 2014, l'autorité environnementale du CGEDD observe que les aires de stockage de matériaux nécessaires au chantier ne sont pas mentionnées dans le dossier, alors que l'expérience des LGV précédentes (notamment Tours-Bordeaux, en cours de construction) montre leur importance. En définitive, nous arrivons à une consommation de terres plus proche de 17 ha au km.
Tout cet espace est pris au détriment des milieux naturels, terres agricoles ou forêts. Rapporté au projet GPSO, cela représente environ 7800 ha. Cela va entraîner un morcellement des terres agricoles et sylvicoles.

Les réseaux hydrographiques, les zones humides :
Le rapport environnemental du SNIT du 18 février 2011 nous précise que les infrastructures de transport ont des impacts sur les nappes d'eau phréatiques aussi bien en terme de quantité par l'interception des écoulements souterrains qu'en terme de qualité à cause des risques de pollution diverses : Il s'agit bien là d'un risque majeur

	lié à ce type de grands travaux : Or, que nous dit RFF sur ce sujet : « Les reconnaissances hydrogéologiques réalisées participent à la qualification des enjeux environnementaux (sic) Cette connaissance permet soit d'éviter un impact sur les nappes, soit de le limiter, soit de déterminer des mesures de préservation ou de compensation ! On se demande comment on peut « compenser » la modification ou l'assèchement d'une nappe phréatique. ! Concernant le projet de nouvelle ligne Bordeaux Pontonx, celle-ci coupera nombre de cours d'eau au nord, et traversera des zones humides et des marais dans le sud : Difficile de faire plus nocif, surtout comparé à la ligne actuelle, qui n'impacte aucun cours d'eau ! Et l'humain, dans tout cela ? Au-delà des expropriations des habitants situés sur le tracé, se pose la question de la protection des riverains, notamment contre le bruit. Voici ce que RFF nous affirme : La base de trafic fixée par RFF à 100 TGV/jour ne sera jamais approchée, avec par exemple des prévisions de 25 TGV/jour sur la ligne Bordeaux Dax. Le bruit moyen de 100 TGV/jour (selon RFF) est de 64,5 décibels, or la limite à partir de laquelle l'isolation phonique est obligatoire est de 65 décibels ! Les riverains n'auront donc légalement aucun droit à protection phonique. Ces quelques pages démontrent que ce projet portera une atteinte irréversible à notre environnement. Tout cela pour transporter moins de 10 % de la clientèle du ferroviaire. Au-delà de l'aspect environnemental, son coût et son absence de rentabilité doivent ouvrir les yeux de nos décideurs et les amener à réorienter ce projet vers la modernisation et l'aménagement des lignes existantes De nombreux ouvrages, publications, rapports, analyses, études indépendantes existent, démontrant l'aberration de ce projet ainsi que l'aptitude des lignes actuelles rénovées à satisfaire le besoin de mobilité des citoyens.
1927	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Durand-Lasserve Prénom : Alain Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux, 33000 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde, Landes AVIS : Je suis opposé à la construction proposée de nouvelles lignes Bordeaux - Toulouse et Bordeaux parce que leur utilité économique ne se justifiée pas. - Elles ne répondraient qu'à la demande d'une petite minorité des usagers de la SNCF pour lesquels existent déjà des moyens de transport rapides. - Elle ne permettrait qu'un gain de temps négligeable sur les lignes Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax. - Ce faible gain de temps se traduira par une forte surconsommation énergétique. Celle-ci est connue de tous les spécialistes du secteur. Elle impliquera la production d'électricité supplémentaire et la construction de nouvelles lignes à haute tension. - Elles n'auront pas d'impact sur le trafic du fret par voie routière. - Elles diminueront les moyens que la SNCF et RFF pourront consacrer au fonctionnement et à l'entretien du réseau ferré.

	Ces questions ne sont pas considérées comme un facteur défavorable au projet dans le rapport soumis à enquête publique. Je suis opposé à la construction proposée de nouvelles lignes Bordeaux - Toulouse et Bordeaux parce qu'elle se traduira par des atteintes irréversibles à l'environnement : - Emprises très importantes des voies au détriment des zones agricoles, zones boisées. - Traversée de zones humides et de zones Natura 2000. Les dérisoires mesures compensatoires qui pourront être proposées n'en réduiront nullement l'impact de la construction des voies. - Les lignes et les ouvrages qu'elles requièrent cloisonneront encore un peu plus des territoires. - Elles modifieront durablement les fragiles équilibres hydrologiques dans les bassin versants traversés, par exemple en Gironde dans la bassin versant du Ciron. Je suis opposé à la construction proposée de nouvelles lignes Bordeaux - Toulouse et Bordeaux parce qu'elle se traduira par des atteintes à un aménagement équilibré et durable du territoire. En particulier, elle accélèrera l'enclavement et la marginalisation des villes moyennes Ce projet est conforme aux intérêts des grandes entreprises de BTB, aux producteurs de granulats et aux fabricants de ciment et de fers à béton. En contrepartie : Il n'aura aucun impact durable sur l'emploi. Il n'est pas conforme à l'intérêt des usagers. Il est préjudiciable à celui des populations des zones traversées. Il est dévastateur pour l'environnement.
1928	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : Canenx et Réault Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes (40) AVIS : RAPPORT CONCERNANT LE REJET VALANT OPPOSITION IRRÉVERSIBLE DU TRACE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SECTION LANDS- NORD DU GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD OUEST EN FAVEUR DE LA LIGNE EXISTANTE CLASSÉE FRANCO- EUROPÉENNE Assurant LA PROTECTION MAXIMALE DE NATURA 2000 DU DÉPARTEMENT DES LANDES. Rédigé par René Clavé Officier supérieur de l'Arme des Transmissions de l'Armée de Terre, retraité Vice-président fédération SEPANSO Landes. Représentant les Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement À la Commission Locale de l'Eau du bassin de la Midouze (Membre du bureau et du comité du pilotage bilan-besoins des

ressources eau)

SOMMAIRE

L'ANALYSE SUR LA FORME
1 – L'abrogation de l'article 18 de loi 95-115 : un mal pour un bien: l'établissement d'un ordre codifié du réseau ferroviaire fondé sur l'ordre hiérarchique des liaisons radio de commandement .

ANALYSE SUR LE FOND
2 – le respect de l'application du débit biologique de crise du cours d'eau, la limite pour la sauvegarde de la nature et l'environnement quelle que soit l'enquête publique.

CONCLUSION
Par ces faits, le tracé de ligne LGV de la section Landes nord doit être rejeté sur la ligne existante BORDEAUX-MORCENX-DAX respectueuse de Natura 2000.

Ce rapport annule et remplace le projet de rapport déposé le 24 novembre 2014 à Lucbardez-et-Bargues par mesure de précaution concernant la « réhabilitation « de l'article 18 de la loi 95-115 du 24 février 1995 compte tenu des circonstances de son abrogation.

INTRODUCTION

Une précision :
Les officiers supérieurs de l'Arme des Transmissions de l'Armée de Terre ayant pratiqué le maillage des voies de communications hertziennes et radio sont en mesure d'appliquer l'article 18 de la loi 95-115 du 4 février 1995 portant respectivement sur les schémas directeurs nationaux routes-autoroutiers, et, ferroviaires, et d'assurer le contrôle de cette application. Ainsi, en l'état de la situation actuelle: l'abrogation de cet article de loi, ils ont le devoir de dénoncer l'abrogation du dit article de loi. Cette abrogation permet le " tout LGV " en faveur des entreprises nationales de travaux publics, mais au détriment de la protection des ressource en eau et de Natura 2000.

L'ANALYSE SUR LA FORME

1 – L'abrogation de l'article 18 de la loi 95-115 : un mal pour un bien: l'établissement d'un ordre codifié du réseau ferroviaire fondé sur l'ordre hiérarchique des liaisons radio de commandement.

11 – L'abrogation, un mal

► Les irrégularités commises lors de la construction autoroutière, le détournement de l'article de loi vaut son abrogation dans sa totalité
Les irrégularités commises lors de la construction autoroutière A65 s'inscrivent durablement dans la mémoire du rédacteur et sont transcrites dans le rapport en date du 17 janvier 2008 avec pour titre « les irrégularités ministérielles disqualifiant l'utilité publique de la construction autoroutière A65 LANGON-PAU au regard du schéma directeur routier national appliqué à la Région Aquitaine » (PJN°1,2,3) à l'attention de Monsieur Jean-Louis BORLOO Ministre d'État, Ministre de l'Écologie , de l'Énergie, des Transports et du Développement Durable. Ce rapport a été transmis à monsieur le ministre le 11 février 2008, le 12 février à midi le rapport a franchi les portes du ministère, le 15 février dans la matinée, le Conseil d'État reporte la séance du commissaire du gouvernement du

18 février au 14 avril. Que s'est-il passé? .Le jugement du Conseil d' État classe la première décision ministérielle comme secondaire, et, la se
conde décision n'apparait pas dans le jugement. Cet article dérange, il faut l'abroger, telle est la logique du raisonnement.

► Les conséquences de ces irrégularités.
1) L'article 18 de la loi 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire se trouve abrogée par les détournements constants de cet article de loi par les auteurs : les hauts fonctionnaires de la direction des routes au profit des entreprises nationales des travaux public. L'application de l'article de la loi " desserte équilibrée et de désenclavement " impose une route 2X2 voies sur l'existante traversant le milieu rural entre Langon et Pau au profit des entreprises locales de travaux publics employant la main d'œuvre locale au lieu et place de celle de l'Europe
2) La destruction massive des ressources en eau se caractérise par la rupture de nappes aquifères, telles celles connues sur le bassin du Ciron à Bazas, Captieux puis celles sur le bassin de la Douze à Bourriot-Bergonce (nappe affleurante), à Roquefort rive droite le vallon du Cros (arrêté de biotope), rive gauche l'assèchement de 3 puits landais, constats par huissiers, cet assèchement est caractérisé par la vidange de toute ou partie de la nappe aquifère en amont ; le débit du collecteur d'eau au niveau du pont de Roquefort s'élevait de 1m3 en 10 secondes(10 jours avant l'inauguration).A ces ruptures, s'ajoutent les ruptures de la couche d'alios provoquant l'abaissement des nappes et accompagnées de la réduction des débits biologiques de crises des cours d'eau associés (exemple la culture intensive du pin et du maïs).
3) La création de la dette estimée à 1,5 Milliards d'Euros. Cette dette s'accroît quotidiennement due à la surestimation du trafic autoroutier prévue à 17 500 véhicules/jour alors qu'antérieurement ce flux s'élevait à 7500 véhicules/jour (fréquentation actuelle 5000 véhicules/ jour). Il fallait justifier la nécessité de cette construction autoroutière mais quel gâchis. Ces observations constituent la mise en garde contre toutes tentatives de dérives à l'excès de pouvoir au détriment des générations futures.

12 – L'abrogation, pour le bien

121- L'arrêté préfectoral précise :
1) La réalisation des lignes ferroviaires nouvelles du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest est soumise à une enquête publique préalable à (en vue de) la déclaration d'utilité publique des travaux sur le territoire des communes impactées et non une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de ce projet comme l'indique les documents de RFF.
Dans le premier cas, l'étude d'impact de la ligne au regard de la loi sur l'eau s'impose du fait de la protection de Natura 2000 d'où le rattrapage par recommandation de l'Autorité Environnementale (Ae) du Conseil Général du Développement Durable, dès lors les études hydriques existantes doivent être prises en considération.
Dans le deuxième cas, l'enquête publique concernant cette étude d'impact du projet relative à la loi sur l'eau apparaît après l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. En l'absence de cette étude d'impact, pièce maîtresse et fondamentale pour la détermination de l'utilité publique du projet, et comme ce dernier est déclaré d'utilité publique, alors rien n'arrête la réalisation de ce projet, telle est le cas de la construction autoroutière A65. Après ON s'étonne de la faible participation des

landais à des enquêtes analogues. La construction de l'A65 a marqué les consciences des Hommes. .

2) La consultation porte notamment sur « l'étude d'impact incluant une évaluation des incidences de Natura 2000 ». (1° alinéa) en s'appuyant sur les recommandations de l'Autorité Environnementale (2°alinéa).

Dès lors, s'imposent l'analyse des paramètres impactant Natura 2000 sur la section Landes Nord dans le dispositif du maillage des voies de communications européennes, nationales et régionales. Ce tronçon est-il nécessaire ?

122 - L'élaboration d'un concept concernant le schéma directeur ferroviaire franco-européen légal

L'article 18 de la loi 95-115 du 4 février 1995 a été abrogé par qui, comment pourquoi, acte dénoncé ci-dessus.

Dès lors, le changement des conditions climatiques, et la réduction de la consommation des énergies imposent l'élaboration d'un concept concernant le schéma directeur ferroviaire franco-européen.

L'élaboration de ce concept est nécessaire afin de s'opposer à toute erreur d'appréciation commise sur le rang d'une maille du réseau pouvant porter atteinte à la protection de Natura 2000 conformément à l'arrêté préfectoral.

Ce concept repose sur:

► Deux séries de critères provenant de l'article 18 de la loi 95-115 (PJ N° 1) :

- Assurer la continuité et la complémentarité des réseaux aussi bien pour les personnes que pour les marchandises.
- Assurer la desserte équilibrée et le désenclavement du territoire.

► La transposition du maillage hiérarchique du réseau radio de commandement qui a fait ses preuves au plus dur moment des batailles.

► les paramètres contribuant au changement des conditions climatiques et à la réductions des économies d'énergie à la lecture des pièces jointes (PJN°4 + pgn° 41, 42 ,43 , 44 , 45 et 46) Certes RFF contribue à la réduction de l'effet de serre en appliquant son bilan carbone (pgn°46 / à vérifier), mais il doit participer à la réduction de la consommation d 'énergie.

L'analyse des pièces jointes révèle que le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest est un projet du passé et il n'a plus lieu d'exister Les dirigeants de RFF doivent savoir que notre société moderne vit les 5 ou 6 derniers mois de l'année en empruntant les ressources d'existence aux futures générations, et, que nous devons arrêter ce jeu par le rejet du GPSO par exemple .

L'intégration de l'ensemble de ces paramètres dans la transposition du dit maillage donne le schéma du maillage hiérarchique des voies de communications ferroviaires franco-européen (PJ N°5). Ce schéma est légal par la présence de ces deux séries de deux critères de l'article 18 de la loi 95-115 voté en son temps par le législateur.

Ce schéma exprime visuellement la signification de continuité et de complémentarité pour les utilisateurs des réseaux d'une part, et, d'autre part la signification de desserte équilibrée par cette répartition territoriale en fonction de chaque rang de service.

Quant à la fonction de désenclavement:

1) les liaisons européennes desservent aussi les capitales régionales en situation d'arrêts intermédiaires (commissaire européen des régions).
2) les liaisons nationales desservent aussi les grands pôles d'intérêts socio-économiques nationaux respectueux de l'environnement .
3) les liaisons régionales assurent les services pour les pôles d'intérêts socio-économiques-environnementaux ,régionaux-départementaux tel le parc régional naturel des Landes de Gascogne.

Ce schéma compense celui qui a été abrogé
Ainsi ce schéma permet d'analyser le maillage du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest en particulier la liaison Bordeaux-Mont de Marsan-Dax dont la section Landes Nord; cette dernière impacte les forêts galeries inscrites à Natura 2000. Ces forêts galeries doivent leur existence aux ressources en eau pour le moment. La construction de la LGV assurera le basculement irréversible des limites de rupture des équilibres hydriques des cours d'eau sous le débit biologique de crise respectif de chacun d'eux.

123 – Application LIAISON FERROVIAIRE TGV BORDEAUX – MONT DE MARSAN – DAX DANS LE CADRE AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.

La PJ N°6 concernant « le programme GPSO, une ambition pour l'avenir des deux régions » interpelle à la lecture des alinéas concernant l'aménagement du territoire pour la région Aquitaine en particulier le 2°alinéa.

2° alinéa : de renforcer le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen tant pour les liaisons Nord-Sud qu'entre les façades Atlantiques et Méditerranéenne.

En prenant la PJ N°5 relative au " maillage hiérarchique des voies de communications ferroviaires " pour référence, l'analyse révèle : La maille à grande vitesse reliant Bordeaux –Mont de Marsan –Dax supporte des trains circulant à plus de 300 km/h – liaison de 1er rang - pour assurer le transport des voyageurs entre Bordeaux, centre nodal de 3éme rang, aux fonctions administratives régionales et Mont de Marsan ville de 4éme rang – aux fonctions administratives départementales, alors que la maille entre ces deux villes doit être classée liaison de 3°rang .

Cette ambition se présente comme une utopie, une liaison de 1°rang n'a pas à servir une ville du 4°rang, et, rejette de fait cette liaison de 1er rang sur la ligne existante Bordeaux-Morcenx- Dax classée franco-européenne (liaison Bruxelles-Lisbonne).

De plus cette maille Bordeaux - Mont de Marsan- Dax traverse :
►- la zone forestière: elle coupe 6 forêts galeries inscrites à Natura 2000 (PJ N°7) et détruit la topographie des lieux impactés (PJN°10) alors que la ligne existante repose sur un terrain plat ; de plus elle supprime (35+64+35 mètres x 55 km) 737 hectares de forets participant à la réduction des gaz à l'effet de serre.
►- la zone accidentogène (PJN°8) lors de l'envol des aéronefs Rafale biréacteurs à postcombustion décollant en binôme (au nombre de 40), et la liaison gare de Lucbardetz- gare de Mont de Marsan pénètre dans la zone SEVESO (stockage de carburants dont le kérosène) et la zone accidentogène à l'atterrissage (PJ N°9),.

Considérant le 1° alinéa la contre vérité " aux attentes de mobilités croissantes de la société tout en favorisant une mobilité durable" repose sur le télétravail, le télé-enseignement, le télémarché, la télé-vidéo conférence, tous à domicile, auxquels

s'ajoutent le covoiturage s'opposent aux ambitions de la SNCF.et autre transports collectifs participant à la concurrence de cette mobilité.

Considérant le 3° alinéa: la contre vérité "d'apporter un saut qualitatif majeur pour l'offre de services ferroviaires" fait appel au coût du droit de péage très élevé demandé aux voyageurs pour rembourser la dette correspondante très élevée de 4,9 Milliards d'Euros due aux travaux qu'impose la construction de la ligne à grandes vitesse section Landes-nord. Une fois de plus il vaut mieux de continuer à exploiter la ligne existante pour un service ferroviaire équitable.
Considérant le 4° alinéa, « : de favoriser et de développer des territoires. », la Communauté du Marsan Agglomération est lourdement handicapé par la présence du bruit des Rafale et du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) non négligeable; la ligne iso-sonore de 85 dBA couvre la moitié de la ville, et une partie de l'agglomération du Marsan. En effet, il faut ajouter + 15 dBA à chaque ligne iso-sonore du PEB 2001 (PJN°8 et 9) .Cette estimation de +15 dBA par le rédacteur s'effectue en décomposant le bruit final en doublement de puissance de bruit avec pour référence le bruit initial; le résultat cumulatif correspond à 1% d'erreur par excès au regard du bruit enregistré à Landivisiau (Finistère) extérieur à la base Navale (110 dBA).

Les nouvelles inondations à prévoir vont accroitre les zones inondables et des destructions telles l'aménagement des rives de la Midouze à Mont-de-Marsan.
Considérant le 5° alinéa : « de contribuer à l'équilibre entre territoire et à la cohérence régionale »., cette contribution à l'équilibre et à la cohérence du territoire repose sur la ligne existante qui dessert 4 gares touristiques à proximité du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne et les stations balnéaires de la côte Atlantique alors que la section Landes Nord de la dite ligne LGV ne dessert que la Communauté du Marsan Agglomération La cohérence des services territoriaux transfère les 11 liaisons Mont-de-Marsan Bordeaux sur la liaison passant par Morcenx. Les générations futures n'ont pas à supporter financièrement l'entretien de deux lignes ferroviaires pour assurer la même liaison .

Toutes ces observations conduisent au rejet de la ligne LGV en faveur de la ligne existante aux profits des générations futures.

124 – Application : LIAISON FERROVIAIRE LGV BORDEAUX TOULOUSE.

Pour la liaison Bordeaux – Toulouse, deux villes aux fonctions administratives régionales, son rang ne doit pas être du 1°rang mais du 2°rang au maximum ; la maille devra supporter des trains de voyageurs roulant à 130 km/h. Dès lors, cette maille LGV devrait être rejetée sur la ligne existante qui supporte actuellement des trains roulant à 130 km/h.

Conclusion partielle

Le concept légale du schéma directeur ferroviaire franco-européen rétablit les liaisons à grande vitesse au rang qui leur est dû au regard du changement des conditions climatiques et des économies d'énergies d'une part et d'autre part les liaisons ferroviaires ainsi classées sont adaptées à l'évolution du développement et à l'aménagement du territoire.

ANALYSE SUR LE FOND

2 – le respect de l'application du débit biologique de crise du cours d'eau, la limite de la sauvegarde de la nature et l'environnement quelle que soit l'enquête publique.

L'analyse sur le fond repose sur l'application de la PJ N°11 Cette fiche révèle simultanément :
1) l'analyse de la protection de Natura 2000 impose au préalable la protection des ressources en eau, des sols, de l'air.
2) l'application de la loi sur l'eau synthétisée dans le 2° figure (protéger, restaurer, gérer de la ressource en eau) de même pour le sol (la matière organique dont sa richesse se caractérise par la quantité de carbone) et l'air (soulèvement de la poussière, les gaz à effet de serre).
L'analyse de l'impact de la LGV sur Natura 2000 impose donc au préalable l'analyse de l'impact du support ferroviaire au regard du SDAGE, soit l'application de la (PJN°12) et le sol (PJN°13 a et b) conformément aux deux recommandations respectives provenant du document de l'Autorité Environnementale (Ae) du Conseil Général du Développement Durable (2ème alinéa de consultation du dossier d'enquête de l'arrêté préfectoral).

Au préalable, il est nécessaire de :
1) connaître le vide aquifère généré par les remblais imperméabilisés supportant le ballast de la ligne LGV (en remblais 95%) afin d'apprécier le déficit supplémentaire apporté au débit des cours d'eau au regard du débit biologique de crise sur le bassin hydrographique de la Midouze,
2) dénoncer l'utopie de l'enquête publique crée par les divergences d'analyse entre celle de RFF occultant le débit biologique de crise critère fondamental intervenant dans les analyses des articles du SDAGE, et, la logique du raisonnement relatif à la protection de Natura 2000 faisant appel à l'eau avec pour point fort le débit biologique de crise et le sol (le contenant) dans le cadre du développement durable.
3) la protection de la nappe aquitanienne, nappe réservée à l'alimentation en eau potable.

Dès lors l'analyse de l'impact de la LGV au regard du SDAGE peut être envisagée. .

21 – LES REMBLAIS DES LGV ET LE VIDE AQUIFÈRE.

Pour connaître le vide aquifère d'un remblai, il est nécessaire de considérer le cas à la dimension humaine : la maison individuelle carrée.
Sous chaque maison individuelle, il existe un vide sanitaire, ou vide hydrique, ou vide aquifère. Ce vide aquifère se crée suite au différentiel de pressions entre celle de la zone sèche et celle de la zone humide à l'avantage de la zone sèche, et ceci étalé dans le temps et ce phénomène se produira jusqu'aux équilibres des deux pressions. Pour obtenir une cave sèche, il suffit que l'axe médiateur du plan de cette cave coïncide avec celui du plan projeté de la toiture de la maison (les eaux pluviales sont évacuées vers le puisard). Dès lors le plan médiateur, passant par le milieu du côté du plan de la maison et l'axe, coupe le vide hydrique sous la forme d'une demi-section d'ellipse; la profondeur sera approximativement de l'ordre de la racine carrée du grand axe de l'ellipse (√axe); cette dimension semble très proche de la profondeur du vide aquifère centré sur l'axe médiateur.

La surface de la section demi-ellipse sera alors :
S = ½ (grand axe * √grand axe) multiplié par le coefficient de 1,30

afin de prendre en considération les surfaces comprises entre les côtés du triangle inscrit dans l'ellipse et les courbes de l'ellipse sous tendues par les côtés de ce triangle isocèle (le coefficient 1,30 semble le plus approché de la réalité de la surface).

Dès lors la surface du vide aquifère généré par le remblai est immédiate, sachant que le grand axe s'élève à 64 mètres au sol, référence de base du calcul du vide aquifère, soit :
S = ½ (64 * 8) 1,30 = 332,8 m2
Le volume du vide par kilomètre
V = 3 32800 m3
Le volume du manque d'eau sous ce remblai sachant que le pluviomètre est de 0.970 m et le coefficient d'infiltration s'élève à 0,3, soit Déficit hydrique = V * 0,970 * 0,3, pour 55 km s'élève à 5,3 millions de m3. (PJN¨14)
Considérant que le bassin hydrographique présente un déficit de 10,9 Mm3 d'eau pour satisfaire le débit biologique de crise avant la construction autoroutière A65, cette situation hydrique n'accepte pas la deuxième avalanche de déficits hydriques générés par la future construction LGV; TROP C'EST TROP .

22 - L'UTOPIE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'utopie de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est généré par l'absence de résultats hydriques obtenus après l'enquête publique relative à l'étude d'impact du projet ferroviaire au regard de la loi sur l'eau, alors que rien ne peut s'envisager sans connaître l'état hydrique des lieux impactés caractérisé par le débit biologique de crise des cours d'eau. Pour contrer une telle situation, les protecteurs de la nature et de l'environnement sont sensés de connaître l'état hydrique du bassin impacté.

Les effets d'assèchement du sol dû au ruissellement des eaux pluviales sur le sol imperméabilisé des remblais et la création simultanément du vide aquifère sous ces remblais par défaut d'infiltration engendrent des pertes en eau considérables pour la période de sécheresse sur le bassin hydrographique. Ces pertes d'eau se traduisent par un déficit en Millions de mètres cubes (Mm3) (PJN°14) soit un déficit supplémentaire pour les cours d'eau, tous ayant un déficit égal ou inférieur au débit biologique de crise.

Ce délaissement volontaire de ces effets hydriques déficitaires permet à la procédure administrative de poursuivre son programme? Sous couvert de la déclaration d'utilité publique? Jusqu'à la réalisation du projet.

Comment le pouvoir décisionnaire peut-il émettre un avis favorable à un tel projet ferroviaire lorsque celui-ci est générateur de destruction massive de ressources en eau, (le corps humain est composé de 80 % d'eau, un rappel) avec pour preuve la construction autoroutière A65 Langon-Pau?

Dans les dossiers déposés par RFF, le débit biologique de crise est occulté alors qu'il représente la limite inférieure du débit du cours d'eau à ne pas franchir afin de sauvegarder la nature, l'environnement. Cette observation apporte la preuve que cette enquête publique au regard de la loi sur l'eau aurait dû être effectuée avant l'élaboration des dossiers relatifs à la DUP.
RFF renvoie ce problème posé de la dite enquête publique relative à la loi sur l'eau après l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique afin qu'il puisse effectivement construire sa

ligne LGV sous couvert de cette déclaration d'utilité publique, procédure jumelle avec la construction A65., toutes deux d'inutilité publique avérée. La procédure est oh combien néfaste pour l'eau, le sol et la topographie du terrain, et l'air !!!.

Or, les existants respectifs assurent pleinement leur fonction de désenclavement rural, la ligne ferroviaire existante partie landaise dessert 8 gares à la demande contre 01 gare LGV. Les 11 liaisons navettes bordelaise peuvent être assurées par la ligne existante au support 160 km/h, financée en partie par l'Europe, afin d'assurer la ligne continue dans les mêmes conditions techniques avec la dite ligne franco-européenne.

23 - 'PROTECTION DE LA NAPPE AQUITANIENNE

Les accidents structuraux secondaires formés d'anticlinaux et de synclinaux (PJN°15) guident les écoulements de la nappe aquitanienne en direction de l'Océan Atlantique. Cette nappe affleure à quelques mètres sous la surface du sol coté Est alors qu'elle se trouve très en profondeur au niveau de l'Océan Atlantique.

L'érosion du sol après le dépôt éolien du sable fait apparaitre des zones d'échanges, appelées boutonnières, (PJN°16a 16b 16c) entre la nappe aquitanienne, la nappe supérieure helvétienne, et les cours d'eau.

Vu la construction et en particulier les forages pour l'implantation des piliers du pont autoroutier de Roquefort, les travaux ont créé des nids de contamination de la nappe soit l'atteinte à la qualité de cette ressource d'eau.

Or ce genre de travaux se renouvelleront au passage de la Douze deux fois, et de l'Estrigon, alors que la ligne ferroviaire franco-européenne directe Bordeaux-Morcenx -Dax passe très au-dessus de ces deux nappes du miocène.

Ainsi la ligne LGV portera atteinte à la protection de la ressource eau de la nappe aquitanienne, nappe réservée à l'alimentation en eau potable, et simultanément à la forêt galerie de Natura 2000. (Rappel)

Pour cette simultanéité d'atteintes en quantité et qualité des ressources en eau, la mesure compensatoire repose sur le rejet de ce projet au profit de ligne existante franco-européenne Bordeaux-Morcenx-Dax.

23 - LES RECOMMANDATIONS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

1° Recommandation
En page 27 : « Sans nécessairement entrer dans le détail que devra assumer le dossier "loi sur l'eau", l'Ae recommande un examen rapide de la compatibilité des trois projets avec le SDAGE sur la base des orientations fondamentales et dispositions du SDAGE. »

Les orientations fondamentales du SDAGE Adour-Garonne sont inscrites dans la PJN°21. Les précisions suivantes doivent être connues: au cours des travaux bilan-besoins des ressources en eau, le comité de pilotage constate le déficit très élevé en prenant pour référence le DOE, alors il décide de prendre pour référence le DCR. Le DCR présente l'avantage de « de mieux connaître et de faire connaître » l'état hydrique du bassin hydrographique « pour mieux gérer »

l'état critique du cours d'eau à ne pas franchir; à contrario, les conséquences néfastes sont graves pour la protection de Natura 2000 d'ou l'attribution du titre approprié le débit biologique de crise, dés lors le DBC devient la référence pour traiter la situation hydrique du cours d'eau. L'orientation fondamentale concerne «rétablir durablement les équilibres en période d'étiage», en particulier dans le cas préoccupant du bassin hydrographique de la Midouze déficitaire «
restaurer l'équilibre dans les bassins déficitaire » devient l'acte à ne pas déroger quelles que soient les opérations impactant ce bassin hydrographique déficitaire.

Pour ce faire, l'article E4 « gérer les ressources à l'équilibre » s'applique en se référant à la planche « E1 page 127 Débits Objectifs d'Étiage (DOE) et Débits de Crise (DCR); cette planche révèle deux bassins distincts, dés lors une décision s'impose pour chaque bassin en fonction du débit biologique de crise et non une unique décision comme RFF cherche à obtenir.

Ainsi les (PJN°12 et. PJN°17) représentent la gestion durable des eaux souterraine, soit d'atteindre le bon état quantitatif afin de limiter les échanges avec les cours d'eau, de même assurer la protection contre toutes contaminations des eaux réservées à l'alimentation en eau potable pour insuffisance de pouvoir de dilution des pollutions (PJN°18); dès lors apparaissent les problèmes de sûreté et de sécurité de protection des ressource en eau (référence la construction autoroutière A65, la cause du désastre hydrique, la phase 2 a été calculée à la PJN°14, par contre les formules demeurent pour calculer les pertes causées par la construction de la gare de Lucbardez-et-Bargues).

Ces observations sont à inscrire en priorité des priorités pour de tels bassins déficitaires. Ces considérations doivent apparaître dés la première enquête publique compte tenu que l'état hydrique est connu.

Pour ce faire, les dispositions de contrôle de bonne gestion doivent respecter les règles concernant les débits cibles à la station pilote de Campagne (une dizaine de kilomètres en aval de Mont de Marsan) PJN°12 : PJN°17), soit :
Débit biologique optimal (DBO) est porté à 5,6 m3/s (ou DOE)
Débit biologique de crise (DBC) se limite à 4,5 m3/s (ou DCR).
Or pour obtenir le DBC de 4,5 m3/s, le bilan-besoins de ressources en eau fait apparaître un déficit de 10,9 Mm3 (PJN°17) pour satisfaire les Débits Biologiques de Crise des cours d'eau en amont de Campagne au cours de la période juin à octobre.

Il est très important de constater que les cours d'eau forestiers (l'Estrigon, le Geloux, le Bez et le Retjons) sont déjà à la limite du basculement irréversible sous le Débit Biologique de Crise en l'absence d'implantation d'infrastructures telle la ligne LGV.

Cette situation hydrique critique de 2008 est causée par:
►L'intensification de l'agriculture et de la sylviculture depuis les années 1960-1970 comme l'indique l'analyse de la (PJN°20) la fluctuation du niveau de la nappe phréatique due à la rupture des couches d'alios .
►La diminution des précipitations décennales de 180 mm par rapport aux dernières précipitations quinquennales.
►L'artificialisation des espaces naturels au profit des espaces urbanisés (imperméabilisation des sols telles les places publiques en milieu rural et urbain).

	Quant à l'implantation de cette ligne LGV, elle provoquera le basculement certain pour les causes suivantes: ● le bassin hydrographique de la Midouze se trouvera irréversiblement plus déficitaire pour satisfaire les Débits biologiques de Crise de ses cours d'eau suite au changement des conditions climatiques. ● Les phénomènes du ruissellement de l'eau pluviale sur les remblais simultanément imperméables et inclinés interdissent toute infiltration, auxquels s'ajoute le vide aquifère sous les remblais; ainsi ces effets cumulatifs condamnent les cours d'eau à être manifestement sous le Débit Biologique de Crise au fil du temps trentenaire. Ainsi, cette recommandation du SDAGE est opposable et s'inscrit de fait dans le dossier de l'enquête publique préalable de la déclaration d'utilité publique des travaux sur le territoire des communes citées par l'arrêté ; des lors l'application de la PJN°12 s'appuyant sur le Débit Biologique de Crise révèle que le tracé de la LGV – SE/A section Landes Nord n'est pas autorisé sur le bassin de la Midouze. RFF et l'analyse de ses observations relatives aux articles du SDAGE choisis (PJN° 19). L'utopie se répercute jusqu'à l'analyse des articles du SDAGE dont RFF utilise pour prouver la compatibilité des trois projets ferroviaires avec les dispositions du SDAGE Adour Garonne. En effet : Considérant l'article B27 : " adopter des démarches d'utilisation raisonnées des produits phytosanitaires en zone non agricole " Le protocole de suivi de qualité des eaux souterraines quelle que soit la période saisonnière sollicitée par RFF doit être soumis aux conditions suivantes : ►:Le bassin de la Midouze est inscrit en zone vulnérable pour insuffisance du pouvoir de dilution des polluants. ►Le bassin hydrographique de la Midouze présente un déficit de 10.9 Millions de m3 d'eau pour satisfaire le débit biologique de crise de ses cours d'eau. ►A ce déficit estimé en 2008 ●S'ajoute le déficit généré par la construction autoroutière A65. ●S'ajoutera le déficit généré par l'implantation de la LGV sur des remblais (ruissellement et vide aquifère rappel). ►Ces effets cumulatifs de déficits seront aggravés par le changement des conditions climatiques. Or, ces déficits créent et créeront un débit inférieur au débit biologique de crise (DBC); ce DBC indique la limite sous laquelle la vie de la flore et de la faune aquatiques est difficile à survivre par défaut du pouvoir de dilution des pollutions des eaux des cours d'eau, ainsi cet état hydrique porte atteinte à la vie de Natura 2000 et ceci est inacceptable. Par ces faits, le tracé de ligne LGV de la section Landes nord doit être rejeté sur la ligne existante respectueuse de Natura 2000. . considérant B38 «Justifier techniquement et économiquement les projets d'aménagement susceptibles d'avoir une significative sur l'intégrité et le fonctionnement des zones humides ou des milieux aquatiques en bon et très bon état, et des mesures compensatoires à une échelle cohérente.»

	Sous couvert « du programme du GPSO faisant partie des priorités retenues en matière d'infrastructure au niveau national et du « réseau central » du Réseau Transeuropéen de Transport », RFF évoque les orientations dans le cadre de l'aménagement du territoire (analysé au paragraphe 123 du rapport), mais il délaisse « l'incidence significative sur l'intégrité et le fonctionnement des zones humides ou des milieux aquatiques en bon ou très bon état. » telle la zone humifère impactée par ce tracé de la section Landes Nord (PJN°13a et 13b) , cette zone supporte des micro lagunes (les dimensions ont été divisées par 10 en 50 années telle la lagune de Persillon à Cachen 40) et de zones humides, en particulier la partie nord avec la nappe affleurante empiétant les communes de Bouriot-Bergonce ,Retjons et Arue (PJN°13b) tout en prenant en considération les commentaires inscrits à l'article C5 et le déficit trentenaires de 9 M.m3 (PJ N°1 4a) en conséquence . Les mesures compensatoires existent, elles reposent sur le rejet à la ligne franco-européenne Bordeaux Morcenx et Dax, à laquelle s'accroche la ligne MONT DE MARSAN – MORCENX. Sur le support classé 160 km/h. Considérant C4 « Optimiser la gestion des prélèvements pour tous les usages et E13 généraliser l'utilisation rationnelle et économe de l'eau et quantifier les économies d'eau. » Compte tenu de la fiche Bilan-Besoins des ressources en eau du bassin de la Midouze estimé en 2008 (PJ N°17) auquel il faut ajouter les pertes en eau depuis la construction autoroutière impactant le sous bassin de la Douze, et, les limites du basculement sous le débit biologique de crises des cours d'eau forestier. Compte tenu de la protection des forêts galeries inscrites à NATURA 2000 en situation critique de survie, Compte tenu que le bassin de la Midouze est inscrit en zone vulnérable, Compte tenu que le cours d'eau de la Douze coule dans la nappe aquitanienne, Tout prélèvement abaisse le débit du cours d'eau sous le débit biologique de crise, acte inacceptable pour la protection de Natura 2000. Dès lors, par mesures de précaution, tous prélèvements d'eau sont interdits y compris pour RFF dans le cadre du GPSO, ainsi la ligne LGV doit être rejetée sur la ligne existante franco-européenne Considérant C5 : " réduire les impacts des activités humaines sur la qualité des eaux notamment dans les zones d'affleurement des nappes profondes". Le remblai serait la solution convenable pour traverser cette zone humifère par rapport au déblai qui draine, assainit et assèche sur plus de 100 mètres de part et d'autre du déblai. Mais prétendre que le remblai garantisse la transparence hydraulique (écrire plutôt hydrique), soit la continuité des écoulements des eaux des nappes sans obstacle, et, écologique des cours d'eau est une erreur d'appréciation. Les remblais génèrent du vide aquifère trentenaire étalé dans le temps et simultanément ils dévient la direction des écoulements de la nappe aquifère vers les profondeurs, dans le cas présent en final sous 8 mètres de profondeur avec pour conséquence la déstabilisation hydrique et affaiblissement de fait du débit du cours d'eau sous le débit biologique de crise, voir l'assèchement des sources par insuffisance d'arrivée d'eau

Par ces faits, le tracé de ligne LGV de la section Landes nord doit être rejeté sur la ligne existante respectueuse de Natura 2000.

L'analyse des articles B 27, B 38, C4, C 5, suffisent pour rejeter cette section de LGV Landes -Nord au profit de la ligne franco - européenne Bordeaux – Morcenx – Dax. En effet les articles suivants s'appuient sur les causes exposées ci-dessus tout en prenant pour référence les débits de cours d'eau inférieurs au débit biologique de crise

Quant au

Considérant E 28 « Étudier les impacts cumulés des projets »

Le tableau de la fiche « la preuve de l'utopie « (PJN°14) donne le désastre quantitatif hydrique jumelé soit plus de 3 Mm3 pour les 10 km au-dessus de la nappe d'affleurement compte tenu de la rupture de la nappe lors de la construction autoroutière de la A65.

Une fois de plus, le rejet s'impose au profit de la ligne existante franco européenne.

.

2° Recommandation

En page 29 : « Sans attendre le dossier "loi sur l'eau", l'Ae recommande de mieux apprécier l'ordre de grandeur des zones humides susceptibles d'être affectées, en prenant en compte tous les impacts du projet de lignes nouvelles, et notamment des remblais, sur le ruissellement superficiel ou sur le niveau, l'écoulement et la qualité des eaux de la nappe superficielle ».

L'effet cumulatif des deux recommandations « sans attendre le dossier « loi sur l'eau »....et... sans nécessairement entrer dans le détail que devra assumer le dossier « loir sur le l'eau... ».sollicite la substitution de la première étude d'impact du projet au regard de « la loi sur l'eau » non produite par le groupement des points forts des différentes études existantes. Ce regroupement de points forts doit être pris en considération pour cette enquête publique.

La PJN°13 a (b) indique l'emplacement du tracé de la ligne LGV de 55 km sur ce bassin de la Midouze en zone humifère. Cette zone humifère génère les îlots de zones humides, des lagunes, elle alimente les cours d'eau pendant la période d'étiage ; et pendant l'intersaison comprise entre de la période pluviale et de la période d'étiage.

Cette zone humifère protège la première nappe aquifère de surface. La PJN°13a (a) représente la coupe d'un des deux versants de l'Estrigon, au-delà sur le plateau s'étend la zone humifère d'épaisseur de 0,4 à 0 8 mètre; cette coupe donne sensiblement un aperçu des autres versants ; ce schéma a été amélioré en introduisant les effets des travaux possibles en s'appuyant sur les constats autoroutiers.

Soit pour :

le cas 3, l'assèchement de la zone humide lors de l'installation du passage du gros gibier à Bourriot-Bergonce.

le cas 2, le rabattement du niveau de la nappe aquifère ayant pour conséquence l'assèchement du Vallon du Cros (protégé par un arrêté de biotope) en fin de la période d'étiage – rive droite de la Douze, (constat par huissier de justice).

le cas 1 : la rupture de la nappe plio-quaternaire (versant gauche

du pont autoroutier de Roquefort) provoquant l'assèchement des 3 puits landais en aval de l'autoroute (constat par huissier de justice). Une dizaine de jours avant l'inauguration, le collecteur d'eau débite au pied du pont 1m3 toutes les 10 secondes du courant de nappe amont (estimation du débit par le rédacteur accompagné de la propriétaire concerné par le terrain impacté).

Aujourd'hui, la traversée du secteur de Roquefort en déblais par la ligne LGV est très inquiétante. Lors de la construction de la rocade de contournement de l'agglomération en déblais, les travaux provoquent l'abaissement de la nappe accompagné de l'assèchement des puits .Le phénomène se renouvelle avec la construction autoroutière A 65. Cette fois, en présence du cas 2 ci-dessus, avec ces travaux en déblais pour le passage de la LGV, il faut prévoir la disparition toute ou partie de la nappe affleurante, suivie de l'allongement de la période de l'assèchement du cours d'eau du vallon du Cros , soit le changement radical des conditions de vie des souterrains de quiétude des différentes sortes de chauves-souris. Ces zones sont protégées par l'arrêté préfectoral de biotope (rappel), sans oublier la propagation des vibrations terrestres , la propagation sonore du bruit ,et enfin, non négligeable, les tourbillons de poussières chassant leur nourrit
ure au passage des trains.

L'exécution du projet génèrera sur cette zone humifère dans le long terme un manque d'eau de 5,3 Mm3 /an en permanence (vide aquifère) auquel il faut ajouter 3,4 Mm3 par défaut de l'infiltration par ce passage de la LGV en remblais (rappel) .

Le déficit en eau abaisse le débit des cours d'eau sous le dédit biologique de crise , débit inacceptable pour la protection de Natura 2000.

.Par ces faits, le tracé de ligne LGV de la section Landes nord doit être rejeté sur la ligne existante franco-européenne Bordeaux- Morcenx-Dax respectueuse de Natura 2000 pour le département des Landes.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Selon sa conviction pour ou contre le GPSO, ce projet est soumis:

1°-- à l'application de l'article 18 - revu et adapté au changement des conditions climatiques et à la réduction de la consommation des énergies – de la loi 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire concernant le schéma directeur national ferroviaire, cette révision et cette adaptation permettent d' élaborer le schéma du maillage hiérarchique des voies de communications ferroviaires qui rejette ce projet pour les motifs suivants: les liaisons de 1°rang n'ont pas à desservir les villes de 3°et 4° rang, à moins que les villes de 3°rang soient des villes intermédiaires , tel n'est pas le cas pour Toulouse.

2° --à l'application de la loi sur l'eau et du SDAGE synthétisée dans la PJN°12 relative à la réglementation des conditions d'autorisation concernant le rejet des eaux pluviales dans les eaux douces et , plus particulièrement l'imperméabilisation des sols due aux remblais sur le bassin hydrographique de la Midouze déficitaire, dés lors ce projet apportera manifestement étalé dans le temps un déficit supplémentaire de 9 Millions de mètres cube aux 10,9 Mm3 d'eau pour satisfaire le débit biologique de crise des cours d'eau,

	et par ce fait, le projet porte atteinte à Natura 2000 , le rejet du projet s'impose de par la loi en faveur de la ligne franco-européenne Bordeaux-Morcenx- Dax déjà existante. Les Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement de la Commission Locale de l'Eau du bassin de la Midouze rejettent ce projet compte tenu qu'il génère le déficit de 9 Millions de m3 d'eau au minimum sur ce bassin déficitaire de 10,9 Millions de m3 sans compter celui de la construction de A65 De plus l'effet cumulatif des observations révèle que le projet du tracé de la section Landes -nord ne sera ni viable, ni vivable, ni équitable donc ne remplit pas les conditions du développement durable, par ces faits les associations réitèrent le rejet de ce projet. Canenx-et-Réaut le 5 décembre 2014 René Clavé NB Ce rapport a été relu par Didier PAQUET, officier supérieur de l'Armée de l'Air retraité, ,président du SIVAM BIO membre de la CLE Midouze.
1929	Envoyé le 08/12/2014 Nom : CAMPOBASSO Prénom : Jérôme Département de résidence : 33 Commune de résidence : Balizac Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Balizac AVIS : Bonjour, je suis totalement contre ce projet de LGV qui va totalement dénaturé notre environnement et surtout dégradé notre belle forêt. Tant d'argent dépensé pour un projet qui n'en vaut pas la peine au final et qui bien évidemment aura des répercutions sur nos impôts et du coup notre vie à tous. Des lignes hautes tensions, merci pour la vue !!! Les fortes nuisances sonores et visuelles qui nous attendent suite à cela risquent d'être à la longue nuisible pour tous. Nous sommes venus à la campagne pour être au calme et loin du tumulte de la ville et ce projet de LGV nous déplaît au plus haut point. Bref, en résumé un projet que je juge tout simplement inutile au vu de tous les effets négatifs que cela va apporter !!!!
1930	Envoyé le 08/12/2014 Nom : AMIS DE LA TERRE DES LANDES - ASSOCIATION DE COORDINATION DES CITOYENS ET RIVERAINS LANDAIS Prénom : - Département de résidence : 40 Commune de résidence : MONT DE MARSAN - DAX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ENSEMBLE DU GPSO AVIS : Contribution des associations "Amis de la Terre des Landes" et de l'ACCRiL, Association de Coordination des Citoyens et Riverains Landais. Monsieur le Président de la commission d'enquête, Mesdames et Messieurs les commissaires enquêteurs, nos associations sont opposées à l'ensemble du projet GPSO : Nous

sommes favorables à des transports ferroviaires modernes, pour satisfaire les besoins de mobilité du plus grand nombre. Nous demandons que ces projets soient réorientés vers la modernisation et la rénovation des lignes existantes, dans le respect de la loi "Grenelle" qui précise dans son article 1er :"Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable." Ce 1er article de la loi Grenelle a été totalement ignoré par RFF, que ce soit dans les débats publics ou dans le dossier soumis à l'enquête publique.
Dans nos contributions précédentes, nous avons surtout abordé les aspects socio économiques de ces projets ; celle-ci aborde l'aspect environnemental.

Comme nous l'avons souvent constaté, les débats et discussions sur les grands projets d'infrastructures, notamment ferroviaires, se sont surtout focalisés sur les aspects économiques et financiers, l'environnement naturel et humain étant un élément comme un autre à maîtriser le mieux possible. Le GPSO est censé, dès sa conception concilier biodiversité et infrastructures en intégrant les enjeux liés au milieu naturel comme une composante majeure des projets de lignes : Sur le papier peut-être, mais sur le terrain, la réalité est bien différente, la réalisation en cours de la ligne TOURS BORDEAUX le démontre tous les jours.
Tout au long du processus de décision, les prévisions de trafics et la rentabilité ont été surestimés et les coûts sous estimés ; de même les dégâts environnementaux et humains sont largement minimisés. Le GPSO serait un gouffre financier, personne ne peut plus le nier, mais il serait aussi un véritable fléau pour les territoires traversés.

Présentation du projet :
- 327 kilomètres de voies nouvelles (source CGEDD) essentiellement en milieu naturel entre Bordeaux Espagne et Bordeaux Toulouse. Sans compter les différents raccordements.
- 3 gares nouvelles « ex urbanisées » censées desservir Mont de Marsan, Agen et Montauban.

- 65 millions de m3 de matériaux déplacés dont 30 millions de m3 de matériaux extérieurs à extraire ailleurs et 13 millions de m3 de dépôts à stocker,
- 4830 ha minimum détruits
- 16 sites Natura 2000 concernés dont 8 traversés,
- 7 grands cours d'eau et des dizaines de petits affluents traversés,
- de nombreuses zones humides perturbées ou détruites.

C'est le plus mauvais choix de tracé pour l'environnement.

Il nous parait important de souligner que le sud ouest n'est pas un désert ferroviaire, et que le projet de lignes nouvelles s'ajoute aux lignes existantes qui si elles étaient rénovées et modernisées permettraient de satisfaire au besoin de mobilité des Aquitains à moindre coût, aussi bien financier qu'environnemental. De nombreuses études le démontrent.
Ces lignes nouvelles, sont beaucoup plus longues et nous somme scandalisés du choix fait, de relier Paris à Toulouse en passant par Bordeaux, cette nouvelle ligne mesurant environ 120 km de plus que la ligne directe POLT . Quant à la ligne Bordeaux Dax, elle mesure près de 70 km de plus que la ligne existante.

« Écologique, » le GPSO ?
Les promoteurs du projet GPSO, élus régionaux et RFF en tête nous répètent à l'envie que le ferroviaire est bon pour l'environnement, que le train permet de diminuer très largement les émissions de gaz à effets de serre par rapport au transport routier et au transport aérien. RFF affirme par ailleurs que « la conception du GPSO va reposer sur le principe de la « co-élaboration » en mettant au centre des préoccupations l'identification et l'analyse des enjeux environnementaux humains et naturels… »
Ces affirmations doivent pour le moins être nuancées, voire démenties lorsqu'il s'agit de créer de nouvelles infrastructures comme dans le cas du GPSO : en effet, pour ce qui concerne les émissions de GES, les conséquences d'un tel chantier imposant le défrichement et la déstructuration des sols naturels sur plusieurs milliers d'hectares, sont extrêmement négatives et ne pourraient être compensées sur le long terme qu'en cas de report modal massif. Or ce report est un pari hasardeux sur l'avenir car le renchérissement prévisible du prix du billet pour amortir le coût des lignes risque au contraire d'entraîner un report inverse du rail vers la route (covoiturage) et même du rail vers l'avion comparativement moins cher. Aux dégagements de CO_2 dus au défrichement des forêts et à l'artificialisation des sols naturels, il convient aussi d'ajouter les émissions de GES directement liées au chantier : terrassements avec des engins à mote
urs, extractions et transports de granulats, production des matériaux (ciments et chaux, aciers), etc. À noter également que la grande vitesse implique une consommation énergétique accrue (proportionnelle à la distance parcourue et, au-delà de 160 km/h, au carré de la vitesse) et que l'électricité consommée est soit d'origine nucléaire, ce qui n'est pas idéal, soit d'origine thermique, ce qui est pire d'un point de vue climatique.
Comme les lignes projetées seront nettement plus longues que les voies existantes, non seulement les TGV consommeront plus à cause de la vitesse mais également à cause de la plus longue distance parcourue.

Les impacts ?
La plupart de ceux-ci ont été très bien décrits dans le rapport environnemental du SNIT daté du 18 février 2011 : on peut y lire :
-« les infrastructures de transport contribuent aux principales pressions exercées sur la biodiversité. De manière directe (emprise de l'infrastructure) ou indirecte (remembrement qui accompagne la construction). Elles détruisent, fragmentent et altèrent les habitats ce qui, à terme, accroît les risques d'extinction des populations présentes. »
Outre la perte irréversibles de territoires et la destruction des espèces qui s'y trouvent, l'effet de coupure constituera une balafre définitive dans des secteurs auparavant relativement protégés. Cette fragmentation des territoires ne peut en aucune façon être compensée, et elle vient ajouter ses effets à ceux de l'artificialisation des territoires.
RFF, dans sa plaquette biodiversité, nous précise que la préservation de la biodiversité est un de ses engagements : La réalisation de la ligne Tours Bordeaux nous montre l'importance de cet engagement:
9 passages pour 340 km, sont dédiés à la grande faune soit 1 tout les 37 km ! La petite faune quand à elle, se contentera de buses de traversées spécifiques, sans que leur nombre soit précisé, mais pourra traverser grâce aux nombreux ouvrages d'arts mixtes, comme les viaducs, les ponts rails, les ponts routes, …ainsi la ligne sera traversable tous les 300 mètres !

L'artificialisation des terres :
Selon une étude du Ministère de l'Agriculture, la France perd tous les ans 70 000 ha de terres, détruites au profit de l'urbanisme ou des infrastructures. En dix ans, nous avons perdu en terres agricoles l'équivalent d'un département.
Et le GPSO dans tout cela : d'après RFF, en phase travaux, l'emprise est d'environ 100 mètres, soit une consommation de 10 ha au km.
Or, à y regarder de plus près, RFF oublie dans ses calculs de rajouter les rétablissements de voiries, les zones de dépôt de matériaux, les bases travaux, les bases de maintenance, les sous stations électriques, les nouvelles gares, ou haltes, etc.… De plus, dans son avis délibéré du 22 janvier 2014, l'autorité environnementale du CGEDD observe que les aires de stockage de matériaux nécessaires au chantier ne sont pas mentionnées dans le dossier, alors que l'expérience des LGV précédentes (notamment Tours-Bordeaux, en cours de construction) montre leur importance. En définitive, nous arrivons à une consommation de terres plus proche de 17 ha au km.
Tout cet espace est pris au détriment des milieux naturels, terres agricoles ou forêts. Rapporté au projet GPSO, cela représente environ 7800 ha. Cela va entraîner un morcellement des terres agricoles et sylvicoles.

Les réseaux hydrographiques, les zones humides :
Le rapport environnemental du SNIT du 18 février 2011 nous précise que les infrastructures de transport ont des impacts sur les nappes d'eau phréatiques aussi bien en terme de quantité par l'interception des écoulements souterrains qu'en terme de qualité à cause des risques de pollution diverses : Il s'agit bien là d'un risque majeur lié à ce type de grands travaux : Or, que nous dit RFF sur ce sujet : « Les reconnaissances hydrogéologiques réalisées participent à la qualification des enjeux environnementaux (sic) Cette connaissance permet soit d'éviter un impact sur les nappes, soit de le limiter, soit de déterminer des mesures de préservation ou de compensation ! On se demande comment on peut « compenser » la modification ou l'assèchement d'une nappe phréatique. !
Concernant le projet de nouvelle ligne Bordeaux Pontonx, celle-ci coupera nombre de cours d'eau au nord, et traversera des zones humides et des marais dans le sud : Difficile de faire plus nocif, surtout comparé à la ligne actuelle, qui n'impacte aucun cours d'eau !

Et l'humain, dans tout cela ?

Au-delà des expropriations des habitants situés sur le tracé, se pose la question de la protection des riverains, notamment contre le bruit.

Voici ce que RFF nous affirme :
La base de trafic fixée par RFF à 100 TGV/jour ne sera jamais approchée, avec par exemple des prévisions de 25 TGV/jour sur la ligne Bordeaux Dax.
Le bruit moyen de 100 TGV/jour (selon RFF) est de 64,5 décibels, or la limite à partir de laquelle l'isolation phonique est obligatoire est de 65 décibels !
Les riverains n'auront donc légalement aucun droit à protection phonique.

Ce projet? s'il se réalise portera une atteinte irréversible à notre environnement. Tout cela pour transporter moins de 10 % de la clientèle du ferroviaire. Au-delà de l'aspect environnemental, son coût et son absence de rentabilité doivent ouvrir les yeux de nos

	décideurs et les amener à réorienter ce projet vers la modernisation et l'aménagement des lignes existantes De nombreux ouvrages, publications, études indépendantes et rapports dont le plus récent de la Cour des Comptes d'octobre 2014, démontrent l'aberration de ce projet ainsi que l'aptitude des lignes actuelles rénovées à satisfaire le besoin de mobilité des citoyens.
1931	Envoyé le 08/12/2014 Nom : VANDAELE Prénom : MAURICE Département de résidence : 47 Commune de résidence : LAYRAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LAYRAC - LOT ET GARONNE AVIS : Les tracés H228 ou H228 TER sont : - ruineux, entraînent une mauvaise gestion des finances publiques, montrent l'irresponsabilité des politiques pro LGV - dévastateurs pour l'environnement : bois, terres agricoles viticoles, champs seraient dénaturés - ils dégraderaient l'environnement humain : bruit vibration - entraîneraient une dépréciation du patrimoine sans compensation au delà de 25 m Pour ne faire gagner que quelques minutes à peu de voyageurs (-8% des voyageurs SNCF), le coût serait supporté par tous les citoyens, les nuisances affecteraient tous les citoyens. Il faut moderniser les lignes existantes. Les Lot et Garonnais ont des besoins plus fondamentaux qu'une nouvelle gare LGV
1932	Envoyé le 08/12/2014 Nom : martelli Prénom : philippe Département de résidence : 47 Commune de résidence : moirax Lieu concerné par vos observations (commune, département) : lot et garonne AVIS : Ce projet ne ferait GAGNER qu'une petite quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée. OUI AUX VOIES EXISTANTES ET MODERNISEES.
1933	Envoyé le 08/12/2014 Nom : GUICHETEAU Prénom : Laetitia Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax AVIS : Un grand OUI au projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax qui nous offrira bientôt de nouvelles perspectives de déplacements dans le grand Sud-Ouest. Pouvoir rejoindre Montauban et Toulouse plus rapidement qu'en voiture, réduire le temps de trajet pour rejoindre Dax et les Landes... et dans le futur, j'espère, pouvoir monter dans le train à Bordeaux et descendre à Madrid pour une journée shopping. Au delà du gain de temps pour les déplacements professionnels, ce projet est également formidable pour nos déplacements "loisirs", c'est pourquoi j'apporte mon soutien à ce beau projet.

1934	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Asociation Ecologie Val de l'Eyre Prénom : Département de résidence : 33 Commune de résidence : 33770 Salles Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33, 40, 31, 64 AVIS Association Ecologie Val de L'Eyre PLace de la mairie, Mairie de Salles 33770 Salles ecologievaldeleyre@orange.fr Monsieur le Commissaire Enquêteur. La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement. Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale, Géologiques, Hydrologiques,Paysagères, rupture des continuités de la biodiversité, rupture des modes de communications des habitants.... etc Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à 8,037 milliards €, valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de 13 milliards € sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres). Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes). Un seul accident grave de Train à grande vitesse en France ou en Europe rendra caduque ce type de projet et de déplacements ruineux . Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP. Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elles, coûteraient 4 fois moins cher. Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. La balafre n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable. La demande de 30 millions de m3 de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m3 (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier. L'environnement social et humain serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple. Elle est inutile : À quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques

	minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco). leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et dévitalisant les régions intermédiaires. L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés dans le long terme par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif. Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. Nous nous y opposons ! fait le 7 décembre 2014 Par l'ensemble des adhérents et sympathisants de Association Écologie Val de L'Eyre
1935	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 17 Commune de résidence : saint georges d'oléron Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : je suis contre ce projet trop chère et destructeur pour un gain de temps ridicule.
1936	Envoyé le 08/12/2014 Nom : RIGAL Prénom : GERARD Département de résidence : 33 Commune de résidence : BALIZAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BALIZAC AVIS : Pourquoi ce projet dévastateur pour l'environnement ? des travaux de rénovation des lignes actuelles seraient plus judicieux et impacteraient moins la dette. Déjà l'autoroute PAU - LANGON (peu fréquentée) qui a dévasté une partie de la forêt d'Aquitaine, faut-il encore détruire la nature et son environnement pour une ligne qui ne sera pas rentable. Réfléchissez aux conséquences irrémédiables pour l'avenir de tous.
1937	Envoyé le 08/12/2014 Nom : builles Prénom : stephane Département de résidence : 33 Commune de résidence : le Bouscat Lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS : Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est une aberration tant du point de vu économique qu'écologique Les milieux naturels impactés par les conséquences directes et indirectes du projet le sont sur des surfaces considérables, pour certains d'entre eux leur valeur patrimoniale est inestimable c'est

	en particulier le cas de la Hêtraie du Ciron, boisement relictuel de plusieurs dizaines de milliers d'années. Les espèces animales et végétales protégées compte des taxons menacés à l'échelle européenne, c'est le cas de l'Agrion de mercure, le Vison d'Europe (sans doute le mammifère le plus rare d'Europe), le Cuivré des marais, la Cistude d'Europe… (plusieurs espèces bénéficient d'un programme de sauvegarde) L'étude d'impact n'a pas pris suffisamment en compte les nécessaires connexions entre les milieux pourtant si déterminantes pour le maintien des populations, notamment celles des mammifères semi-aquatiques dont le territoire est constitué souvent d'un linéaire important de cours d'eau. Les aménagements induits par le projet sont également autant de pénétrantes dans des milieux jusqu'alors relativement peu impactés par les espèces invasives, ils vont drainer un cortège d'exogènes dont les conséquences inéluctables vont venir se rajouter à la destruction des habitats liés au projet. L'étude ne tient pas compte des conséquences écologiques liées à la circulation des camions, à l'extraction de matériaux nécessaires au projet, aux incidences climatiques (impact sur la biodiversité mais aussi économique avec les vignes du sauternais étroitement liées aux brumes du Ciron) aux problèmes d'écoulements des eaux et des risques considérables de pollution aussi bien des eaux de surfaces que des nappes profondes (source d'approvisionnement de notre eau potable). Les bénéfices que pourraient soi disant retirer l'usager de cette LGV sont dérisoires comparés aux sommes vertigineuses engagés, un tel projet est totalement indécent eu égard au contexte économique et social actuel. C'est un non sens écologique alors qu'il existe des possibilités pour aménager les infrastructures existantes.
1938	Envoyé le 08/12/2014 Nom : d'Almeida Prénom : katia hélène Département de résidence : 33 Commune de résidence : Marions Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Marions les trois chenes,gironde AVIS : ce projet ferroviaire a un cout démesuré,pour notre pays en difficulté économique à présent. projet ruineux,inutile pour notre vie quotidienne,déjà bien difficile à l'heure actuelle: je m'explique - récemment sinistrée,je préfère plutôt des services de p roximité,or,j'ai vécu l'horreur d'un incendie qui a détruit entièrement mon domicile,avec intervention des pompiers certes,mais réduite en moyens humains et matériels plus qu'il ne faudrait...Bientôt,il n'y aura plus de services postaux,policiers etc...mais des lignes ferroviaires couteuses,qui viendront en plus défigurer cette si belle nature,seule source de réconfort pour les etres restés simples que nous sommes. Je ne peux que ne pas vous remercier pour ce projet,aussi bien inutile,que ruineux,et inesthetique,et aussi destructeur,eu egard au passé de la région.Vos rails détruiront sans doute des vestiges de voies antiques,ce qui révèle un mépris total pour les patrimoines historiques de ce pays.Las?but not least...vos trains sont de véritables horreurs,déja dépassés avant d'etr e installés.
1939	Envoyé le 08/12/2014 Nom : MARIETTAZ Prénom : FRANCOIS Département de résidence : 82 Commune de résidence : ST NICOLAS DE LA GRAVE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : CAUMONT

	AVIS : Je suis propriétaire des parcelles n°ZB15 et ZB25 au lieu dit "Malecare", qui vont être coupées par la D15 suite à la modification du carrefour des quatre chemins. Ayant pris connaissance du tracé de cette nouvelle route, je constate quelle traverse ces parcelles. Serait-il possible, de décaler ce tracé pour éviter que mes parcelles soient coupées en deux ? N'ayant nul doute de votre clairvoyance, recevez mes respectueuses salutations.
1940	Envoyé le 08122014 Nom : MARY Prénom : Clotylde Département de résidence : 33 Commune de résidence : Landiras Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint michel de Rieufret, Portets etLlandiras AVIS : Ce projet est inutile car nous possédons déjà une ligne de chemins de fer qui relie Bordeaux à Langon par Portets. Celle ci n'est pas mis à profit au maximum de ses capacités (pas beaucoup de trains de voyageurs, trop peu d'horaires, gares non desservies, entretien des voiries etc ...) Deuxiemement, la forêt des Landes de Gascogne n'est pas au meilleur de sa forme, les parcelles sont régulierement coupées pour des constructions de maisons neuves, la mauvaise gestion de ces parcelles et la mauvaise gestion de la faune par l' office de gestion des forets. Une ligne de chemin de fer et d'autant plus, la LGV détruirai le peu qu'il lui reste . Cette foret est le poumon de la France, il est complétement absurde de le rogner de moitié pour "gagner 2 minutes de trajet" pour des trajets que nous faisons tous en voiture car pas long et moins cher que le train!
1941	Envoyé le 08/12/2014 Nom : PITOUS Prénom : Catherine Département de résidence : 47 Commune de résidence : AGEN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LOT ET GARONNE AVIS : la majorité départementale du Conseil Général de LOT et GARONNE a laquelle j appartiens en ma qualité de Conseillère Générale utilise un slogan que j approuve a 100% : 1 euro dépensé = 1 euro utile . Voila une belle entrée en matière pour écrire sur ce projet de LGV dont l enquete publique se termine à 24h . INUTILE , beaucoup trop cher pour le gain EN MINUTES apporté SUICIDAIRE pour la ville d AGEN qui perdra sa gare de centre ville DISCRIMINANT (ne profitera qu a un minimum de personnes) PROJET PHARAONIQUE sur le plan financier qui hypotheque l avenir de nos enfants et de leur descendance DESTRUCTEUR sur le plan de l environnement

	DEFIGURANT pour les communes traversées Je m oppose fermement a ce projet , je souhaite l abandon de la construction de cette ligne à grande vitesse au profit du réamenagement des lignes existantes . Je serai ainsi en totale adéquation avec mes idées
1942	Envoyé le 08/12/2014 Nom : CIOTTA Prénom : Etienne Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint maixant Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint michel de Rieufret, Portets et Llandiras AVIS : Ce projet est inutile car nous possédons déjà une ligne de chemins de fer qui relie Bordeaux à Langon par Portets. Celle ci n'est pas mis à profit au maximum de ses capacités (pas beaucoup de trains de voyageurs, trop peu d'horaires, gares non desservies, entretien des voiries etc ...) Deuxiemement, la forêt des Landes de Gascogne n'est pas au meilleur de sa forme, les parcelles sont régulierement coupées pour des constructions de maisons neuves, la mauvaise gestion de ces parcelles et la mauvaise gestion de la faune par l' office de gestion des forets. Une ligne de chemin de fer et d'autant plus, la LGV détruirai le peu qu'il lui reste . Cette foret est le poumon de la France, il est complétement absurde de le rogner de moitié pour "gagner 2 minutes de trajet" pour des trajets que nous faisons tous en voiture car pas long et moins cher que le train!
1943	Envoyé le 08/12/2014 Nom : CIOTTA Prénom : Terry Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint maixant Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint michel de Rieufret, Portets et Llandiras AVIS : Ce projet est inutile car nous possédons déjà une ligne de chemins de fer qui relie Bordeaux à Langon par Portets. Celle ci n'est pas mis à profit au maximum de ses capacités (pas beaucoup de trains de voyageurs, trop peu d'horaires, gares non desservies, entretien des voiries etc ...) Deuxiemement, la forêt des Landes de Gascogne n'est pas au meilleur de sa forme, les parcelles sont régulierement coupées pour des constructions de maisons neuves, la mauvaise gestion de ces parcelles et la mauvaise gestion de la faune par l' office de gestion des forets. Une ligne de chemin de fer et d'autant plus, la LGV détruirai le peu qu'il lui reste . Cette foret est le poumon de la France, il est complétement absurde de le rogner de moitié pour "gagner 2 minutes de trajet" pour des trajets que nous faisons tous en voiture car pas long et moins cher que le train!
1944	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Poinstau

	Prénom : aurélie Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint maixant Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint michel de Rieufret, Portets et Llandiras AVIS : Ce projet est inutile car nous possédons déjà une ligne de chemins de fer qui relie Bordeaux à Langon par Portets. Celle ci n'est pas mis à profit au maximum de ses capacités (pas beaucoup de trains de voyageurs, trop peu d'horaires, gares non desservies, entretien des voiries etc ...) Deuxiemement, la forêt des Landes de Gascogne n'est pas au meilleur de sa forme, les parcelles sont régulierement coupées pour des constructions de maisons neuves, la mauvaise gestion de ces parcelles et la mauvaise gestion de la faune par l' office de gestion des forets. Une ligne de chemin de fer et d'autant plus, la LGV détruirai le peu qu'il lui reste . Cette foret est le poumon de la France, il est complétement absurde de le rogner de moitié pour "gagner 2 minutes de trajet" pour des trajets que nous faisons tous en voiture car pas long et moins cher que le train!
1945	Envoyé le 08 :12 :2014 Nom : MIRAMONT Prénom : Aurélien Département de résidence : 33 Commune de résidence : Landiras Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint michel de Rieufret, Portets et Llandiras AVIS : Ce projet est inutile car nous possédons déjà une ligne de chemins de fer qui relie Bordeaux à Langon par Portets. Celle ci n'est pas mis à profit au maximum de ses capacités (pas beaucoup de trains de voyageurs, trop peu d'horaires, gares non desservies, entretien des voiries etc ...) Deuxiemement, la forêt des Landes de Gascogne n'est pas au meilleur de sa forme, les parcelles sont régulierement coupées pour des constructions de maisons neuves, la mauvaise gestion de ces parcelles et la mauvaise gestion de la faune par l' office de gestion des forets. Une ligne de chemin de fer et d'autant plus, la LGV détruirai le peu qu'il lui reste . Cette foret est le poumon de la France, il est complétement absurde de le rogner de moitié pour "gagner 2 minutes de trajet" pour des trajets que nous faisons tous en voiture car pas long et moins cher que le train!
1946	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Fédération SEPANSO LANDES Prénom : Georges CINGAL Département de résidence : 40 Commune de résidence : LANDES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : Thématique EAU ********** Avis défavorable au projet

****
Sur la base des observations suivantes

Premières observations relatives au Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest
Réalisation par Réseau Ferré de France

Enquête publique du 14 octobre au 8 décembre 2014
****
Remarques sur l'étude d'impact GPSO – thématique Eau
Celles-ci concernent les secteurs-tronçons 13 à 15 du projet,au travers des chapitres 2 et 3.

Envoi recommandé 1A 106 814 1904 6

A - Remarques générales :

1 – Analyse de l'état initial :

1.1. Eaux souterraines

Les données présentées relatives aux eaux souterraines sont particulièrement restreintes et par conséquent insuffisantes pour que le lecteur appréhende le sujet :

Paragraphes 2213, 2222, 23, 2321, 2323, 2324

Les ressources pour l'irrigation, représentant des quantités très élevées et un usage localement majeur ne sont à aucun moment identifiées : ce sont les nappes plio-quaternaires et miocènes, ressources très vulnérables et dégradées, que le projet va surmonter sur la quasi totalité du tracé landais.

Même commentaire pour les ressources pour la DFCI.

L'identification des ressources en eau souterraines existantes et exploitées se résume au descriptif succinct des MESO (masses d'eaux souterraines), sans la moindre carte piézométrique permettant de connaître les extensions, directions et sens d'écoulement, relations avec les eaux de surface. Ces documents existent depuis plus de 50 ans, avec une bonne précision, et sont aisément disponibles (en ligne sur le SIGES Aquitaine).

Rien non plus sur les potentialités et la productivité des aquifères concernés.

Les données sur la qualité des eaux souterraines sont quasiment absentes, si ce n'est le rappel des états et objectifs d'état via le SDAGE 2010 (avec des données de 2006-2007). Encore une fois, des données publiques plus détaillées sont disponibles. Il est de plus très étonnant qu'il n'y ait pas eu la moindre investigation complémentaire actualisée dans le cadre de cette étude d'impact, pour décrire l'état initial des ressources.

Les usages présentés sont encore décrits a minima, très lacunaires concernant l'activité agricole, artisanale et industrielle et les prélèvements particuliers. Nous reviendrons sur les usages pour l'AEP au point suivant.

Il est précisé que des études sont en cours, notamment un recensement de l'ensemble des puits, forages, sources dans l'aire d'étude. Cette remarque est suivie d'un tableau d'inventaire

(d'ailleurs souvent peu rempli) ce qui contredit l'affirmation qui précède. C'est bien le problème principal de l'insuffisance de cette partie de l'analyse de l'état initial : celui-ci n'est pas décrit précisément pour le thème eaux souterraines, que ce soit au niveau des généralités et bien sûr du détail. Donc la définition des incidences ne peut être que très approximative.

Le sujet eaux souterraines est négligé alors que la phase chantier puis exploitation aura des incidences. Le document rappelle que des études et avis ultérieurs seront pris en compte (notamment pour les captages AEP), une fois le projet validé, ce qui va à l'encontre de la démarche de l'étude d'impact.

1.2 Eaux superficielles

L'analyse de l'état initial utilise deux approches :
- pour la typologie, représentation des cartes IGN (cours d'eau « permanent ou temporaire »
- pour la qualité des eaux, données du SDAGE 2010, non actualisées (des informations datant de 2013 sont pourtant disponibles !).

Le département des Landes a développé via la DDTM des Landes une application cartographique (Cartélie) qui redéfinit avec plus de précision la typologie du réseau hydrographique : cours d'eau permanent ou pas, fossé anthropique. Les résultats diffèrent de la représentation des cartes IGN pour une partie des cours d'eau, ce qui change aussi l'appréhension de l'état initial. Les auteurs de l'étude d'impact ne font pas référence à cette approche, qui est d'usage pour l'administration départementale.

Il n'y a quasiment jamais de données autres que celles liées au SDAGE 2010, très générales et non actualisées. La qualité des eaux n'a apparemment fait l'objet d'aucune campagne à hauteur de la zone d'étude, d'où de nombreux émissaires dépourvus d'information. Seuls les cours d'eau principaux (Estampon, Douze, Estrigon, Bès) et quelques affluents sont caractérisés très globalement.

Il en est de même pour les débits, sans indication de jaugeages pour alimenter les modélisations. Des données sont disponibles pour des petits cours d'eau (Conseil Général des Landes par exemple).

L'appréhension globale du sujet eaux superficielles est ainsi très biaisée par ce schéma de présentation encore a minima.

2 – Apports positifs et effets négatifs des mesures proposées :

2.1 Eaux souterraines

L'argument principal sur l'absence d'effets négatifs sur les ressources souterraines est que le tracé se fera principalement en remblai, et très peu en déblai. Cette conclusion succincte élude la possibilité et la probabilité de transfert de polluants en phase chantier ou d'exploitation par percolation ou ruissellement depuis une plate forme en remblais. En l'absence de toute donnée piézométrique, et de profondeur des nappes (épaisseur et pouvoir filtrant de la zone non saturée), on ne peut rien conclure.

La gestion des périmètres de protection de certains captages AEP sera reprise dans le point suivant. Les auteurs ont encore recours à des arguments non étayés techniquement et reprenant parfois des

procédures réglementaires existantes, notamment le suivi de la qualité de ce type de ressource. La thématique désherbants-produits phytosanitaires est évacuée en quelques phrases générales sans aucune évaluation des incidences au préalable.

Le sujet sur cette ressource est traité de manière très insuffisante, au regard des usages liés.

2.2 Eaux superficielles

La thématique est abordée partiellement, avec les points suivants :
- pratique de la transparence hydraulique, nécessitant la création d'un grand nombre d'ouvrages de tous gabarits
- gestion du risque inondation, avec sur le tronçon 15 la création d'importants bassins d'écrêtement, non situés précisément, et à incidence indéfinie

Il est précisé que des études ultérieures affineront le projet : ce qui conduit à ne pas pouvoir évaluer les incidences positives ou négatives.
Au vu du très grand nombre d'ouvrages à créer (67 sur 7 cours d'eau pour le seul tronçon 15 par exemple), et de la démarche réglementaire à appliquer au titre de la Loi sur l'eau (dossiers de déclaration), il y aurait des années de travail et de procédure si on suit les exigences demandées par certains maitres d'ouvrage dans les Landes (ex Conseil Général), sans cohérence avec le planning des travaux envisagé. Cela signifierait-il que ces dossiers auraient un traitement « spécifique » accéléré ?

Le recoupement du réseau hydrographique localement dense par ce tracé en remblais conduit à un programme de travaux très important, pour ne pas dire démesuré, pour la finalité du projet (notamment le sujet des temps de trajet).

Il y a eu à l'évidence des études hydrauliques poussées, qui ne sont pas assez explicitées. Faute de disposer de l'ensemble des données et des méthodologies, on ne peut pas comprendre la justification des solutions proposées et juger de leur impact.

B – Remarques particulières :

3 - Tronçon 13 :

3.1. Eaux souterraines :
Les ressources concernées sont la nappe plio-quaternaire, l'aquifère miocène et les aquifères crétacés du secteur de Roquefort.

Pas moins de 150 forages pour l'irrigation sont cités, sans l'identification des aquifères concernés.

Deux zones de captage AEP sur la structure crétacée de Roquefort sont à prendre en compte, avec le recoupement ou la forte proximité de périmètres de protection. Des avis préliminaires d'hydrogéologues agréés ont été fournis, sans que leur contenu soit rendu public.

Il n'est pas fait mention des caractéristiques géologiques particulières de ce secteur, avec des zones karstiques très étendues, parfois spectaculaires avec des pertes de cours d'eau (le Cros).
Ces ressources sont très vulnérables, en l'absence d'horizons supérieurs filtrants.

Aucune information n'est présentée sur ces secteurs singuliers, comme rappelé dans le point précédent sur les remarques générales. Dans ce cas particulier, les auteurs éludent le sujet en indiquant que le projet « évite » certaines zones (sur quelle base de connaissances ? pourquoi ne pas les avoir présentées ?).
Éviter l'extension cadastrale d'un périmètre de protection rapprochée en restant à la limite n'est pas une solution satisfaisante, surtout en l'absence de la moindre donnée hydrogéologique.

Un déblai de 3 km est prévu dans ces zones, singularité du tracé de la ligne, ce qui est loin d'être négligeable. Le schéma de la page 138 montre pourtant que dans ce contexte, la distance entre le toit de la nappe et la nouvelle topographie se réduit fortement, d'ou une augmentation de la vulnérabilité des eaux.

De manière secondaire, il n'y aucune mention sur les relations entre les nappes plioquaternaires et miocènes avec le réseau hydrographique qui les recoupe.

Ce secteur important pour ces ressources est traité beaucoup trop légèrement, et visiblement sans l'expertise minimale d'hydrogéologues.

3.2. Eaux superficielles :
Comme pour les autres tronçons, on ne dispose d'aucune donnée sur les débits du réseau hydrographique, sauf la Douze, ce qui est un peu réducteur.

4 - Tronçon 14

4.1- Eaux souterraines :

80% de la zone d'étude est en SAU irriguée, il y a un parc important d'ouvrages DFCI et pas un mot sur les ressources exploitées. Il suffit d'aller sur le portail de l'agence de l'eau Adour Garonne pour connaître les volumes prélevés par commune, et de travailler le détail ensuite.

Le mauvais état des nappes plio-quaternaires et miocènes est évoqué, au point que l'objectif de bon état a été repoussé à 2027. Aucune information à ce sujet, ni sur l'incidence du projet.

L'impact du projet sur le périmètre de protection du captage de Gaillères n'est pas du tout argumenté, à peine sait-on que la nappe concernée est celle de l'Aquitanien, aquifère majeur dans cette partie des Landes.

Ce tronçon nécessite un important apport de remblais, impactant à la fois les nappes superficielles et le ruissellement. Le sujet n'est pas vraiment traité.

5 - Tronçon 15 :

5.1- Eaux souterraines :

Mêmes remarques sur le parc d'ouvrages d'irrigation et de DFCI, sans données ni indication des ressources, sachant que la nappe alluviale de l'Adour qui va être approchée par le projet est à prendre en considération.

Ce tronçon nécessite aussi un important apport de remblais,

	impactant à la fois les nappes superficielles et le ruissellement. Le sujet n'est pas vraiment traité. Conclusion : Le document présenté est très incomplet sur ces thématiques, avec un vide technique disproportionné quant à l'ampleur du projet. Les auteurs renvoient à de futures études la connaissance de données de base qui devraient avoir été acquises pour juger réellement des incidences du projet en phase travaux ou d'exploitation. La Fédération SEPANSO Landes tient à informer la Commission d'enquête que lors des réunions de travail organisées par RFF la plupart des risques environnementaux concernant les eaux superficielles et les nappes souterraines avaient fait l'objet de questions précises de notre part. Monsieur Naudet, chef de projet avait répondu que toutes les réponses seraient apportées en temps utile. Nous constatons que nous n'en savons guère plus aujourd'hui qu'à l'époque de ce que RFF a osé appeler « la concertation ». On ne peut pas se satisfaire de l'argumentaire et des données fournis pour les ressources en eau, qui conditionnent en aval la qualité du milieu vivant et humain . Nous prions donc les membres de la Commission de bien vouloir prendre en compte toutes nos observations pour évaluer la « qualité » du projet. Sentiments distingués, Georges CINGAL Président Fédération SEPANSO Landes Vice-Président Fédération SEPANSO Aquitaine Administrateur France Nature Environnement Membre du Comité Economique et Social Européen + 33 5 58 73 14 53 georges.cingal@wanadoo.fr
1947	Envoyé le 08/12/2014 Nom : COMPAGNON Prénom : Daniel Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ensemble du tracé AVIS : Je déclare m'opposer au projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux Dax et lui préférer la modernisation des lignes existantes pour y faire circuler en toute sécurité et à une vitesse améliorée les rames TGV ou autres. Les raisons de mon opposition sont les suivantes: - l'utilité publique du projet est contestable car le gain de temps mis en avant est très limité pour un coût faramineux, on est ici à la limite de l'absurde; d'autant que le gain affiché correspond à une circulation optimisée qui n'a guère de rapport avec la réalité (habitué du Paris-Bordeaux en TGV j'en sais quelque chose alors qu'un train direct était censé au début faire le trajet en 3h05mm!) - la LGV correspond à un projet daté, une obsession d'élus des grandes villes de la région qui raisonnent encore avec des mentalités du "tout croissance" des années 1970, alors que ces infrastructures de transport n'engendrent pas d'effets économiques

	positifs mesurables (hors l'impact temporaire sur le BTP) - ce grand projet, dont les conditions de rentabilité ne sont pas assurées, comme le montre un rapport récent de la Cour des Comptes, ne répond pas aux besoins en transport en commun de la majorité des Aquitains, qui demandent surtout des liaisons inter-cités régionales plus nombreuses et plus fiables - cet aménagement porte atteinte le long du trajet à plusieurs zones humides protégées par la directive européenne Natura 2000 et la législation sur les Znief; elle endommagera en les traversant les habitats d'espèce animales protégées, mettant ainsi en question la protection de la biodiversité dont le Président de la République a fait une priorité, notamment la politique officielle de "trames vertes et bleues"; c'est toujours le béton qui a la priorité! - cet aménagement coupe le terroir agricole et les espaces naturels en deux, contribuant à l'artificialisation des sols et à la dégradation du paysage; il altérera sérieusement le haut bassin du Ciron (terrassements et extraction de graves) Comme souvent, l'arrogance technocratique a ignoré les solutions alternatives, dont les associations de défense ont pourtant montré la pertinence. Veut-on à nouveau pousser les gens à l'action directe? Veut-on susciter de nouvelles ZAD? C'est ce à quoi la DUP aboutira avec tous les risques que cela engendre.
1948	Envoyé le 08 :12 :2014 Nom : Yvenou Prénom : Jean-François Département de résidence : 33 Commune de résidence : Saint médard d'eyrans Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint médard d'eyrans AVIS : Bonjour, Compte tenu de la situation économique actuelle de notre pays et en observant les couts liés à la construction d'une ligne grande vitesse, ce projet m'apparait juste impensable. Les temps de trajets estimés avec cette nouvelle ligne ne semblent pas pertinents , le trajet Bordeaux/Toulouse gagnerait un quart d'heure.... Cela me semble extrèmement peu face à l'ampleur et le cout des travaux. Pour ce qui est de la ligne vers l'espagne, pourquoi n'avons nous pas privilégié l'aménagement de la ligne existante ? L'impact sur la biodiversité et la population n'est pas négligeable. De plus pourquoi construire une nouvelle ligne vers un pays en faillite ? Compte tenu des prix très bas appliqués par les compagnies aériennes à destinations des villes espagnoles, je pense qu'au niveau commercial le projet n'est pas viable. Concernant le frêt je ne suis pas certain que les transporteurs routiers assumeront les surcouts d'affrêtements face aux péages autoroutiers. il suffit juste d'observer le fiasco de l'A 65, l'autoroute Bordeaux/Hendaye n'a pas été désengorgées. L'état actuel du réseau férré est déplorable, nous devrions peut-être commencer par la rénovation et l'aménagement des lignes afin de développer au maximum les lignes Ter et du coup indirectement les commerces de proximités et la vie locale. La situation financière de RFF est déplorable, cette société vit à crédit, le projet Lgv ne peux pas être soutenu par les collectivités territoriales, elles n'ont pas les moyens, et ce n'est pas à la

	population de payer indirectement par l'impôt des projets aussi peu engageants. Enfin, au niveau local c'est juste une catastrophe, si nous prenons en compte le temps et les nuisances liés aux travaux, les expropriations avec le rachat des biens immobiliers à un prix bien en-deça de la valeur du marché, l'aménagement du réseau routier, l'impact sur la santé du aux nuisances sonores etc.... C'est un projet douloureux pour les petites communes, qui n'ont le choix que de voir leur environnement se dégrader. Pour finir je dis fermement non à ce projet dévastateur Cordialement M.Yvenou
1949	Envoyé le 08/12/2014 Nom : MONTILLA Prénom : Florian Département de résidence : 82 Commune de résidence : Montbeton Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Montbeton, Tarn et Garonne AVIS : Bonjour, Je réside au 595D chemin de la Croix de l'Agneau, 82290 Montbeton. En complément au dossier déposé par l'association SAUVEGARDE DU PATRIMOINE DE LACOURT SAINT-PIERRE ET MONTBETON, dont je suis membre, je souhaite compléter et/ou renforcer quelques points de ce dossier : a) Voirie modifiée Faisant référence à l'annexe 1 du dossier de l'association, RFF valide la contre-proposition de modification du rétablissement de le RD108 entre Montbeton et Lacourt Saint-Pierre, créant ainsi 2 impasses chemin de Beauvillard, de part et d'autre de la "déviation". Les extrémités de ces 2 impasses devront être aménagées paysagèrement de façon à s'intégrer au mieux au paysage actuel et ne pas permettre le dépôts de déchets quels qu'il soient, ni également devenir une aire de stationnement pour certains gens du voyage par exemple. b) Réseaux hydrauliques A proximité de ma parcelle, s'écoule le ruisseau de la Garenne. La ligne LGV va obligatoirement induire une modification de l'écoulement des eaux dans les fossés et ruisseaux. Par fort orage, le ruisseau de la Garenne "gonfle" très rapidement et déborde assez fréquemment. Il est donc exclu qu'un surplus d'eau n'ai à s'écouler dans ce ruisseau du fait de la LGV. c) Nuisances sonores Comme indiqué dans le dossier de l'association, la méthode "légale" de mesure du bruit (moyenne) ne peut être acceptable. Nous sommes venue à la campagne dans un choix de vie "au calme" après avoir vécu, ma femme et moi dans Toulouse (31). Vous comprendrez donc, qu'il n'est pas pour nous envisageable de se retrouver dans un environnement bruyant. N'ayant jamais contesté la légitimité de la LGV, n'ayant jamais combattut contre non plus, nous vous demandons de mettre en place des systèmes anti-bruit de part et d'autre de la voie, du point kilométrique 203,7 au point 206,5

	d) Remise en étant des voiries après construction Jusqu'ici, rien n'a été dit concernant la remise en état des voiries après l'étape chantier, et les modifications d'habitudes de circulation des usagers automobilistes. En effet, les rétablissements de voiries sur le quartier Croix de l'Agneau va entrainé obligatoirement une modification de trajet pour certains utilisateurs. Le chemin de la Croix de l'Agneau risque donc de se voir plus fréquenté qu'actuellement. En phase travaux, ce dernier sera très certainement utilisé pour le chantier. Il vous faut donc prévoir à la fin des travaux, une remise en état de cette voie. Merci donc de prendre en compte ces remarques en plus de celles énumérées dans le dossier de l'association. Cordialement, Florian MONTILLA
1950	Envoyé le 08 :12 :2014 Nom : Jayles Prénom : Bernadette Département de résidence: 47 Commune de résidence : Barbaste Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : Bernadette Jayles Conseillère municipale de Barbaste Maire de Barbaste de 2008 à 2014 Membre de l'association Alternatives LGV A Barbaste le 08122014 Je suis défavorable à ce projet de LGV et favorable à la modernisation des lignes actuelles sur les lignes Bordeaux -Dax et Bordeaux -Toulouse. Je vous recommande l'étude du cabinet Claraco commandée par l'association des élus du Lot et Garonne (Alternatives LGV). Je ne reviendrai pas sur la démonstration incontestable de cette étude qui rejoint la position de la Cour des Comptes et du conseil économique. Je veux davantage insister sur l'impact financier énorme si ce projet arrivait à terme. L'ensemble des collectivités et des établissements publics (communes, communautés des communes ,départements ,régions)seront impactées lourdement par ce projet pharaonique et inutile . Elles devront gérer les baisses conséquentes des dotations de l'état , assumer des compétences nouvelles (rythmes scolaires..) liées à des transferts de l'état et en plus aider au financement du chantier de la LGV . Cela se fera bien sur au détriment des compétences de chacune des collectivités. Comment faire: -réduire encore l'investissement ce qui pénalise déjà fortement l'économie locale -Réduire le fonctionnement au détriment des services à la population (aide sociale ,aide au maintien à domicile des personnes âgées..) -Augmenter les impôts ce qui réduira d'autant la consommation et aggravera la situation déjà précaires et difficiles de beaucoup de foyers . La période n'est plus à ces chantiers démesurés! Soyons raisonnables , la vitesse ne règle pas tout! Epargnons nos terres agricoles et nos forêts ,entretenons nos lignes actuelles déjà sacrifiées par manque de moyens ,nous améliorerons ainsi la vitesse et surtout la sécurité sur nos lignes du quotidien!!!

1951	Envoyé le 08 :12 :2014 Nom : BERARD Prénom : Benoit Département de résidence : 31 Commune de résidence : LANTA Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Ensemble du trajet ! AVIS : Bonjour, veuillez noter mon opposition ferme à ce projet. Cette opposition est basée tout d'abord sur l'intérêt très faible au regard du temps - principal point mis en avant - gagné par les futures usagés. A cela s'ajoute le prix prohibitif de ce projet, je demande à ce qu'un tiers de ce prix soit utilisé pur le réaménagement de la ligne existante, le reste pour améliorer la couverture en bien sociaux, écoles .... Je m'y oppose aussi au regard de l'impact écologique. Merci de prendre en compte mon avis et d'utiliser mes impots à des projets moins mégalos. Cordialement,
1952	Envoyé le 08 :12 :2014 Nom : Fédération SEPANSO LANDES Prénom : Georges CINGAL Département de résidence : 40 Commune de résidence : LANDES Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LANDES AVIS : ********** Thématique Économie ********** Avis défavorable au projet Sur la base des observations suivantes ********** Deuxième série d'observations relatives au Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest Réalisation par Réseau Ferré de France Enquête publique du 14 octobre au 8 décembre 2014 ********** Remarques sur l'étude d'impact GPSO – thématique Économie Celles-ci concernent l'ensemble du projet, et plus particulièrement le tracé Bordeaux-Dax Envoi par e-mail dans toutes les mairies landaises le 7 décembre 2014 Nous sommes résolument opposés au projet présenté dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV - GPSO) de Réseau Ferré de France (RFF) Nota Bene : La Fédération SEPANSO 40 dont l'agrément a été renouvelé

par le préfet des Landes le 19 février 2013 est résolument favorable aux transports en commun. Nous souhaitons donc que les investissements de RFF soient consacrés à la modernisation des voies existantes.

L'enquête publique intervient plus de 5 ans après le débat public Bordeaux-Toulouse (2005) et Bordeaux-Espagne (2006). Les débats publics ont clairement mise en évidence que les projets de RFF n'étaient pas opportuns puisqu'ils ne répondaient pas aux besoins du public qui revendiquait la préservation de ses territoires et qui réclamait de meilleurs services de transport en modernisant voies, signalisations, matériels…

Nous observons que le dossier sévèrement critiqué lors du Débat public (2005-2006) n'a pas fait l'objet d'une auto-critique sincère de la part de RFF ; le projet, qui ressemble comme deux gouttes d'eau au projet initial, ne peut pas prétendre s'inscrire dans une perspective de développement durable.

Nous avons participé aux premières réunions dans l'espoir que RFF reverrait son
projet, ou tout au moins qu'il améliorerait celui-ci. Nous avons été très déçus, tellement déçus même, que écœurés nous avons décidé de ne plus participer aux réunions abusivement qualifiées de « concertation » (« Mode 'administration ou de gouvernement dans lequel les administrés, les citoyens, les salariés, etc., sont consultés, et les décisions élaborées en commun avec ceux qui auront à les appliquer ou à en supporter les conséquences » (Gilb. 1971).).

Apparemment RFF n'a organisé ces réunions que pour collectionner toutes les
observations favorables à son projet ; RFF est resté sourd aux demandes de la
SEPANSO… Le rapport des garants de la « concertation » souligne l'absence
d'arguments justifiant la nécessité de créer des lignes nouvelles et affiche un doute sérieux en ce qui concerne les hypothèses de trafic

Nous soulignons que le dossier ne fournit aucune donnée sur l'allongement de la distance parcourue entre Bordeaux et Dax, alors que nous espérions trouver les réponses aux questions que nous avions posées lors du débat public. De même il n'y a aucune information sur l'évolution du prix du billet au cas où le projet serait réalisé ; pourtant il serait logique d'imaginer une augmentation étant donné que des milliards seront dépensés. Nous n'avons pas réussi à interpréter les données fournies pour apprécier le bilan carbone et le bilan énergie.

1 – La situation économique n'est plus la même qu'il y a dix ans !

Nous avons vu se dégrader la situation économique de RFF puisque le déficit atteint actuellement 44 milliards d'euros, ce qui grève le budget de frais financiers.
Il ressort clairement du dossier présenté à l'enquête publique que RFF ne sait absolument pas comment le projet pourra être financé.

Lors des réunions dites de concertation, Monsieur Maudet, chef de projet, avait répondu à Georges Cingal, président de la SEPANSO 40, qui s'inquiétait en entendant régulièrement répondre que RFF assumerait toutes les demandes supplémentaires (viaducs, passages de faune sauvages …) : « Ce n'est pas votre problème ; ce sont les

contribuables qui financeront ».
Les adhérents de la SEPANSO 40 qui sont presque tous contribuables, ne l'entendent pas de cette oreille. Ils ne veulent pas que l'argent de leurs impôts serve à financer un projet, néfaste pour l'environnement, non viable économiquement.

Nota Bene : Lors de la célébration du 50ème anniversaire de l'Union européenne à Science Po (Bordeaux, le 15 mars 2007 au cours de laquelle j'intervenais en tant que Vice-président du Bureau Européen de l'Environnement, M. Jean-Charles Leygues, ancien DG adjoint Politique Régionale (ancien directeur adjoint du cabinet de M. Jacques Delors) a répondu à la question suivante : « Les projets doivent être innovants. N'est-ce pas indirectement une aide aux couches sociales supérieures ? » - « On ne compare pas des régions françaises à d'autres régions européennes. Le diagnostic est simple : le triangle d'or PME ayant accès à l'information et aux procédés. Il faut des formations pour accroître les compétences. Nous constatons une insuffisance des formations de base… La formation est indispensable et il vaut mieux investir dans cette direction plutôt que dans des infrastructures. »

Certains ont osé avancer que la réalisation de la LGV serait source de développement économique et donc créatrice d'emplois nouveaux. Nous mettons fermement en garde ceux qui seraient tentés d'écouter le chant de ces sirènes. La LGV va couler le territoire landais et ses habitants avec ! Diverses études, par exemple Dessertes ferroviaires à grande vitesse et dynamisme économique local, Blanquart, Deleplace et Koning) ont montré qu'il n'y a pas de corrélation entre LGV et développement économique. Des territoires desservis par le TGV ne se sont pas développés et inversement des territoires desservis se sont développés.

Nota Bene : Il aurait été logique de lancer un nouveau débat public pour appréhender un projet qui suppose une masse d'investissement considérable, d'autant plus ne nul ne se hasarderait à affirmer que l'économie va bientôt connaître la fin de la crise qui perdure depuis 2008.

2 – Le projet est trop déconnecté de la gestion globale de l'ensemble du réseau !

Nous avons vu se dégrader l'offre ferroviaire sur l'ensemble du réseau. Le nombre de TGV sur la ligne Paris-Dax a diminué. Les correspondances sont de moins en moins garanties entre les différents systèmes : TGV, Intercities et TER. La vitesse des trains est réduite sur des centaines de kilomètres faute d'une mise en oeuvre en temps utile de la maintenance préventive…
Les adhérents de la SEPANSO 40 qui souhaitent privilégier les voyages en utilisant les transports en commun, se découragent au fur et à mesure des épreuves qu'ils endurent en raison d'une baisse des performances de RFF et de la SNCF, incapables de répondre aux demandes diverses et variées de leur clientèle potentielle. La question récurrente est simple : à quoi bon construire une ligne nouvelle pour faire circuler si peu de trains ? Car il faut être singulièrement naïf pour croire sur parole RFF et penser qu'il y aura plus de trains en circulation.
La Fédération SEPANSO 40 demande que la priorité soit accordée à l'entretien et à la modernisation du réseau existant.
Nota Bene : D'anciens responsables de la SNCF, adhérents de la SEPANSO 40, qui travaillaient sur les chantiers de maintenance des voies et bâtiments, estiment que les performances des entreprises privées qui bénéficient de contrats de travaux pour RFF ne semblent

pas à la hauteur de leurs rémunérations.

3 – Le TGV est de plus en plus concurrencé par l'aviation, les TER et la route !

Les passagers dont les ressources financières n'augmentent plus recherchent des moyens de transports moins onéreux. Ils ont diverses possibilités

- voyager par avion avec une compagnie low-cost (moins chers puisque le kérosène n'est pas taxé)
- utiliser des TER (moins chers puisque les régions subventionnent les lignes qui irriguent leurs territoires)
- co-voiturer (avec l'expérience, ce moyen convivial séduit de plus en plus de citoyens)
- utiliser des cars à longue distance (moins chers puisque les opérateurs ne compensent pas l'usure des voies de circulation, à l'instar des transporteurs de marchandises). Ceci est tellement vrai que la SNCF elle-même a créé des lignes qui concurrencent ses propres lignes !

Cette situation n'a pas échappé à certains opérateurs étrangers.

- La technologie pendulaire a permis d'améliorer les performances sur le réseau
classique sans induire des investissements lourds : Talgo en Espagne, Pendolino en Italie …
- La Deutsche Bahn qui a bien compris que la vitesse n'est qu'un des paramètres qui permet d'évaluer la qualité des services ferroviaires en Europe a choisi de ne pas dépasser les 250 km/h. Sur l'Y basque dont on nous rebat les oreilles pour justifier la réalisation du projet, la vitesse prévue ne sera que de 220 km/h

Cette situation n'a pas échappé non plus aux autorités qui ont audité les acteurs du rail français (Ecole polytechnique de Lausanne, Commission Mobilité 21 et tout récemment la Cour des Comptes).

La situation de l'entreprise Alstom, principale bénéficiaire du développement de lignes à grande vitesse, suscite quelques inquiétudes.

Le Fédération SEPANSO 40 regrette donc l'entêtement de RFF, porteur du projet, alors que plus lignes à grande vitesse affichent déjà un déficit d'exploitation, que des TGV s'arrêtent à Bordeaux sans qu'une correspondance soit assurée vers Agen, Dax ou Mont de Marsan. Il est grand temps d'admettre que le modèle LGV n'est absolument pas pertinent, surtout lorsqu'on rallonge le trajet entre Bordeaux et Dax.

Compte tenu de la modernisation de la route directe Bordeaux-Bayonne (A 63) et la mise en service de la Langon-Pau (A 65), il est logique de penser que l'objectif de reconquête du fret pour le rail est illusoire, surtout que les transporteurs ont bénéficié de diverses mesures favorables à leur business.

Rappel : la Fédération SEPANSO Aquitaine a déposé une plainte contre la France puisque le projet présenté dans le cadre de cette enquête publique ne respecte pas la réglementation européenne (copie de la plainte a été jointe à notre première contribution)

4 – Le projet n'apporte pas d'amélioration significative à la liaison Bordeaux-Espagne

Lors de la définition du réseau transeuropéen de transport, la Commission avait sollicité Birdlife international afin que les associations de protection de la nature soient contactées pour identifier les problèmes locaux que pourrait susciter le tracé. Georges Cingal, représentant la SEPANSO, mais aussi le Bureau Européen de
l'Environnement, fut donc contacté. Il fut répondu que le tracé longeant la voie existante entre Bordeaux et Dax ne poserait que des problèmes mineurs, par contre le tracé entre Dax et la frontière poserait d'énormes problèmes en matière d'urbanisme et d'environnement.
Le changement de tracé entre Bordeaux et Dax n'a fait qu'augmenter sérieusement les dégâts environnementaux. Et l'allongement du tracé ne réduit pratiquement pas le temps de parcours pour les voyageurs allant à Dax et au delà. Il sera impossible à la France de justifier une demande de subvention pour une réalisation TEN-T (TransEuropean Network for Transport) qui n'apporte pas de bénéfice aux citoyens espagnols et portugais.

Nota Bene : Alors que nous avions demandé une étude pour envisager la modernisation de la ligne atlantique existante (sur laquelle plusieurs records du monde ont été enregistrés) et la construction d'une troisième voie pour assurer la circulation les trains de marchandises, RFF n'a pas répondu à cette demande, pourtant relayée par plusieurs responsables aquitains. De même il n'y a pas eu d'étude globale pour envisager un contournement de Bordeaux. Enfin il
n'y a jamais eu d'étude de faisabilité d'une circulation de trains pendulaires sur la ligne classique Paris-Toulouse ; progressivement le service a été dégradé sur la ligne classique pour inciter les voyageurs à emprunter un TGV allant à Toulouse via Bordeaux.
L'allongement du trajet entre Bordeaux et Dax (de 148 km RFF veut imposer 178 km), soit 30 km, soit plus de 20%, paraît ubuesque puisque le gain de temps est minuscule.

La Fédération SEPANSO 40 espère que la Commission de l'Union européenne identifiera le montage en trompe l'oeil de RFF : hypothèses de trafic majorées, voire truquées (trains comptés deux fois : à son entrée en gare et à sa sortie !)

5 – Choix technologiques :

Il fut une époque où rares (Club de Rome…) étaient ceux qui se posaient des questions sur les ressources. C'est ainsi qu'on assista à l'émergence de Concorde, du train aéroporté, du TGV. Lorsque fut construite la première ligne à grande vitesse, à la SEPANSO nous avons posé la question de l'usure de ce type de ligne. La question était pertinente et nous avons eu la réponse lorsqu'on constata ce que nous pressentions, une usure prématurée des voies. De même RFF a dû reconnaître que la consommation croit proportionnellement au carré de la vitesse.

Nota Bene : Le dossier est incomplet puisqu'il comporte une lacune grave. Comment serait alimentée la LGV ? Quelle(s) infrastructure(s) faudra-t-il construire ?

Dans ces conditions la SEPANSO estime que la grande vitesse a perdu beaucoup de pertinence puisqu'elle ne concerne que les échanges entre grandes agglomérations, et donc un segment très limité de la

population française (données insuffisantes dans le dossier). Le ratio entre investissement et bénéficiaire doit inciter à rejeter le projet qui ne présente pas les caractéristiques d'un projet d'intérêt général.

RFF présente un tracé avec de nombreuses courbes dont les justifications sont tellement sujettes à caution que nous avons pu constater qu'elles n'ont pas été accueillies favorablement par les populations. La Fédération SEPANSO Landes tient à verser un nouvel élément au débat économique Grande Vitesse : qui dit grande vitesse, dit aussi usure plus rapide de l'infrastructure ; dans les courbes nous pensons que l'usure sera encore plus rapide. La question de la maintenance des LGV n'est pas secondaire ; nous avons vu que la maintenance
de la ligne Paris-Lille très utilisée a posé de gros problème (notre référence : La Voix du Nord, 06/11/2012…). Nous aimerions que RFF fournisse des données sur l'entretien du tracé envisagé.

6 - Le projet est totalement déconnecté des attentes des voyageurs :

La Fédération SEPANSO 40 attire l'attention de la Commission d'enquête sur le fait que pour renforcer l'attrait LGV, les trains de nuit ont été supprimés. Qu'importe la vitesse si l'on est assuré d'arriver de bonne heure à destination ?

La Palombe bleue, qui assurait un service de qualité, partait de Dax vers minuit le arrivait à Paris-Austerlitz peu après 07 heures, ce qui donnait largement le temps d'aller pratiquement n'importe où dans Paris ou la proche banlieue.

Nota Bene : Une rame partait de Tarbes et l'autre de Hendaye, et tous les passagers potentiels étaient satisfaits comme en ont témoigné toutes les études de satisfaction réalisée sur ce service.

Aucun TGV ne fournira un service équivalent !

La Fédération SEPANSO 40 a nettement l'impression que les consommateurs sont pris en otage par la SNCF et RFF. Comment qualifier une étude d'impact qui n'établit pas de rapport pertinent entre la demande des consommateurs et l'offre des opérateurs ?

7 – Les espoirs des populations :

Les citoyens du chef-lieu du département des Landes se plaignent d'être mal desservis par le rail. Certains qui envient les habitants de l'agglomération dacquoise ne se rendent probablement pas compte que la desserte de Dax s'est dégradée. Pour satisfaire les habitants de l'agglomération montoise, la Fédération SEPANSO invite RFF à moderniser la ligne Morcenx-MontDeMarsan en électrifiant celle-ci. Et pour faire bonne mesure, nous suggérons
d'aménager la ligne existante jusqu'à Tarbes, ce qui réduirait le temps de parcours entre Bordeaux et Tarbes d'une part, et permettrait de dynamiser les petites villes qui se trouvent sur ce parcours.
En ce qui concerne le parcours Bordeaux-Toulouse, nous faisons confiance à la Fédération SEPANSO Gironde et à la SEPANLOG pour faire des propositions judicieuses.

En tous cas, tous les sondages d'opinion ont montré que les voyageurs souhaitent arriver dans une gare au centre ville et détestent les gares hors agglomération. Or RFF affiche

orgueilleusement des gains des temps de gare à gare, ce qui revient à tromper le lecteur puisque ce qui intéresse le voyageur, c'est le temps entre son domicile et son point de destination. Chacun sait depuis longtemps qu'il y a une différence entre Paris-Tours et Paris-StPierreDesCorps, même s'il y a une navette entre Tours et Saint-Pierre des Corps
La Fédération SEPANSO 40 espère que la Commission d'Enquête prendra bien en compte l'intérêt du plus grand nombre de voyageurs.

8 – La gestion très particulière des propriétés privées :

Plusieurs propriétaires ont dénoncé des modifications de tracés injustifiées, l'une d'entre elles d'ailleurs vaut à certains de devoir s'expliquer en justice. On peut se demander si les plaignants obtiennent gain de cause si RFF va revenir au tracé initial.

Et lorsqu'on examine le changement de tracé à Saint-Martin d'Oney, on se demande si RFF n'a pas cherché à faire plaisir comme certains citoyens l'affirment : en effet le nouveau tracé évite le circuit de motocross (point remarquable !!!) alors que ce circuit non conforme ne sert plus depuis quelques années ; par contre le nouveau tracé ne prend pas en compte une lagune
active (présence d'eau toute l'année). RFF, qui imagine un passage sans remblai, paraît faire preuve d'incompétence. Bien entendu une telle situation non prise en compte ne pourra être maîtrisée qu'en accroissant les dépenses de génie civil.

Un cas grave (sans doute pas unique !) semble être celui d'un habitant dont la propriété va être réduite alors qu'en 2010 elle n'était pas touchée par le tracé ; le pire c'est que RFF n'a pas d'état d'âme pour couper cette propriété dont le propriétaire se doute bien que RFF ne va pas faire un passage pour son usage exclusif. Ce sont des situations comme celle-ci qui permettent d'affirmer que RFF méprise les petits propriétaires ; en effet RFF n'a toujours pas répondu aux questions de ce propriétaire.

Le budget prévisionnel pour indemniser les propriétaires et les riverains semble d'autant plus insuffisant que tout citoyen pourra exiger le respect de la Directive Bruit et imposer à RFF d'engager des travaux pour réduire les troubles de jouissance induits par le passage des rames. La question fondamentale est un leit-motiv : est-ce que le dossier présenté dans le cadre de cette enquête correspond à un contrat qui engage fermement RFF ?

Vu les absences de réponse claire de RFF, il est évident que la SEPANSO Landes ne peut pas faire confiance à RFF.

9 – La gestion du risque :

RFF envisage de manière insouciante le passage à proximité d'une installation classée Seveso (SPD à Mont de Marsan). Lors de la réunion à Saint-Pierre du Mont, RFF a répondu sur cette demande d'explication que la question serait étudiée. La Fédération SEPANSO Landes a l'audace de souligner encore cette insuffisance. Si RFF trouve une solution technique, celle-ci viendra une nouvelle fois grever le budget annoncé.

Conclusion :

La Fédération SEPANSO Landes émet un avis défavorable en rappelant

qu'il existe des solutions alternatives (modernisation du réseau ferroviaire existant, choix d'autres matériels roulants …) pour résoudre les problèmes exposés par RFF La Fédération SEPANSO Landes est d'autant plus à l'aise qu'elle avait mis en garde solennellement le chef de projet et son équipe sur les multiples contraintes qui rendraient ce projet inacceptable puisqu'il est impossible d'inscrire ce tracé dans un cadre de développement durable.

Nous invitons la Commission en charge de l'enquête publique a fait preuve d'autorité et de courage en émettant un avis défavorable. La majorité de nos concitoyens leur en sera triplement reconnaissante : primo en montrant qu'une enquête publique peut être vraiment indépendante, secundo en invitant RFF à revoir toute sa stratégie en intégrant toutes les attentes des voyageurs réguliers et potentiels, tertio en mettant un terme à la dérive financière de RFF et à la mauvaise utilisation des impôts.

Georges CINGAL
Président Fédération SEPANSO Landes
Vice-Président Fédération SEPANSO Aquitaine
Administrateur France Nature Environnement
Membre du Comité Economique et Social Européen
+ 33 5 58 73 14 53
georges.cingal@wanadoo.fr

P.J.1. Observations faites par G. Cingal lors de la réunion à Saint-Pierre du Mont le 06 novembre 2014 : « Observations et questions d'un usager de la SNCF qui prend le train en moyenne trois fois par mois sur de longues distances. »
Permettez que je me présente Georges Cingal, membre du Comité Economique et Social Européen. Je fais partie du Bureau de la Section Transports Energy & Networks Au fil des années le nombre de liaisons en Dax et Paris a diminué, à tel point que je mets plus de temps pour revenir de Bruxelles à Dax qu'avant la construction de la LGV Paris-Tours et de la LGV Paris-Bruxelles.
La question fondamentale qui intéresse les usagers n'est pas faut-il construire une LGV, mais plutôt combien les usagers souhaitent-ils de liaisons ? Pourquoi n'y a-t-il plus chaque nuit un train avec couchettes qui permette de voyager entre les départements et la capitale ?
Subsidiairement, j'ai noté que les trafics ont été analysés sans préciser quelle est la destination finale du passager. C'est un point fondamental puisqu'il s'agit théoriquement d'une liaison transeuropéenne. J'ai remarqué que de moins en moins d'Espagnols et de Portugais circulent sur le réseau ferré ; ceci conforte ceux qui, observant le développement des liaisons aériennes low cost et de l'offre de voyages en autocars, affirment que le TGV ne concurrencera jamais
l'avion pour des déplacements entre les Etats-Membres et qu'il dépérira compte tenu de l'augmentation inéluctable du prix de ses billets.
Évidemment RFF et la SNCF se renvoient la balle, mais en attendant la qualité du service public baisse.
Qui osera affirmer que projet qui fait l'objet de la consultation publique s'inscrit dans une perspective de développement durable, c'est à dire prenant en compte le pilier économique (voir le rapport de la Cour des Comptes), le pilier social (nous avons une France à trois vitesses) et le pilier environnemental (mais j'arrête car sur

	ce chapitre il y a beaucoup trop à dire) ? P.J. 2. Avis du Comité Economique et Social Européen – TEN/495 : qualité des services ferroviaires dans l'Union européenne (13 décembre 2012)
1953	Envoyé le 08/12/2014 Nom : tauzin Prénom : chantal Département de résidence : 33 Commune de résidence : origne Lieu concerné par vos observations (commune, département) : balizac AVIS : Je sus opposée aux projets BX Dax, et BX Toulouse, qui ne sont n aucun cas des intérêts d' utilité general. Couteux , destructeur et inutile.
1954	Envoyé le 08/12/2014 Nom : quinsac Prénom : jean christophe Département de résidence : 31 Commune de résidence : 31000 Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31000,47000,33000, 40000 AVIS : Projet particulièrement inutile, coûteux, nuisible... Quelques milliers d'heures de travail distribués à quelques centaines de précaires et qui ne serviront que les intérêts de quelques dizaines d'élites politiques ou économiques, où est l'intérêt de tous dans ce projet puisqu'il s'agit de financement public? Et puis, qui tient compte ici dans cette république des avis et observations de la population?
1955	Envoyé le 08122014 Nom : Barde Prénom : jean-luc Département de résidence : 92 Commune de résidence : Sèvres Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Pessac-Léognan AVIS : Avis absolument négatif quant à ce projet coûteux et irresponsable au regard de la préservation d'un site de la civilisation d'un des plus grands vins du monde part essentielle de la culture et du patrimoine français.
1956	Envoyé le 08122014 Nom : Harduin Prénom : Hervé Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bruges Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : selon le dossier d'enquête, le bilan énergétique se traduira par un gain annuel de 67500 tep à la mise en service, et de 172500 tep trente ans plus tard, ces gains résultant principalement des reports modaux des voyageurs vers le ferroviaire

	mais ces gains sont calculés par rapport à une situation de référence, pas par rapport à la situation actuelle ! or, les hypothèses de mobilité peuvent être très contestées, et les chiffres annoncés soumis à caution n'oublions pas que l'état s'engage à ce que la consommation énergétique de la france soit diminuée de moitié d'ici 2050 ; il me semble que pour atteindre cet objectif, il vaudrait mieux investir dans les déplacements par modes doux, piétons, deux roues que dans les transports à grande vitesse (la consommation d'énergie croît en fonction du carré de la vitesse je m'oppose donc à la construction des deux lignes à grande vitesse bordeaux-toulouse et bordeaux-espagne qui ne vont pas dans le sens de la diminution de la consommation d'énergie
1957	Envoyé le 08122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 32 Commune de résidence : SAINT MARIE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LUBAT AVIS : La solution existe pour ne pas détruire la nature, économiser les deniers publics et ne pas rechercher un gain ridicule de quelques minutes.
1958	Envoyé le 08122014 Nom : Harduin Prénom : Hervé Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bruges Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 6 AVIS : selon le dossier d'enquête, les émissions de gaz à effet de serre générées par la construction seront compensées au bout de 10 ans par les émissions évitées mais l'engagement de la france, c'est de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre, pas de compenser les émissions dues à un chantier ; c'est donc un autre combat qu'il faudra mener, et cela passera par une autre organisation des déplacements je m'oppose donc à la construction des deux lignes à grande vitesse bordeaux-toulouse et bordeaux-espagne qui ne vont pas dans le sens de la réduction des émissions de gaz à effet de serre
1959	Envoyé le 08122014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : - Commune de résidence : Bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : Je suis favorable à la réalisation du projet GPSO pour les raisons suivantes : -Une opportunité de générer de nombreux emplois. -Favoriser l'interaction entre deux grandes villes du Sud Ouest, Bordeaux et Toulouse.

	-Diminution du nombre de poids lourds sur nos routes entre Bordeaux et la frontière espagnole grâce à l'élaboration d'une voie mixte voyageurs/fret. -Resserrer les liens et gagner du temps entre les différents territoires : Paris – Bordeaux – Madrid, et Paris – Bordeaux – Toulouse – Méditerranée / Barcelone. -Un développement touristique certain pour les régions traversées qui constitueront des étapes de ces grands axes de circulation.
1960	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Fédération SEAPNSO LANDES Prénom : Georges CINGAL Département de résidence : 40 Commune de résidence : Landes Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS : ********** Thématique Écologie ********** Avis défavorable au projet Sur la base des observations suivantes ********** Deuxième série d'observations relatives au Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest Réalisation par Réseau Ferré de France Enquête publique du 14 octobre au 8 décembre 2014 ********** Remarques sur l'étude d'impact GPSO Thématique : écologie Les observations et questions concernent l'ensemble du projet, mais plus particulièrement le tracé Bordeaux-Dax Envoi par e-mail dans toutes les mairies landaises le 7 décembre 2014 ********** Nous sommes résolument opposés au projet présenté dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV - GPSO) de Réseau Ferré de France (RFF) Nota Bene : La Fédération SEPANSO 40 dont l'agrément a été renouvelé par le préfet des Landes le 19 février 2013 est résolument favorable aux transports en commun. Nous souhaitons donc que les investissements de RFF soient consacrés à la modernisation des voies existantes qui profitent au plus grand nombre. L'enquête publique intervient plus de 5 ans après le débat public Bordeaux-Toulouse (2005) et Bordeaux-Espagne (2006). Les débats publics ont clairement mise en évidence que les projets de RFF n'étaient pas opportuns puisqu'ils ne répondaient pas aux besoins du public qui revendiquait la préservation de ses territoires et qui réclamait de meilleurs services de transport en modernisant voies, signalisations, matériels… Nous avons participé aux premières réunions dans l'espoir que RFF

reverrait son
projet, ou tout au moins qu'il améliorerait celui-ci. Nous avons été très déçus, tellement déçus même, que écoeurés nous avons décidé de ne plus participer aux réunions abusivement qualifiées de « concertation » (« Mode d'administration ou de gouvernement dans lequel les administrés, les citoyens, les salariés, etc., sont consultés, et les décisions élaborées en commun avec ceux qui auront à les appliquer ou à en supporter les conséquences » (Gilb. 1971).). Lorsqu'on regarde la carte des zones sensibles d'Aquitaine (DREAL) et la carte du tracé, on est confondu : RFF a manifestement choisi de
construire ses voies pour la ligne à grande vitesse en passant par presque tous les secteurs où la biodiversité est la plus riche !

C'est d'ailleurs ce qui ressort des études faune-flore produites. Les inventaires ne semblent pas sujets à caution et nous pouvons estimer que les Bureaux d'Étude ont accompli leurs missions consciencieusement.
Nous notons toutefois une prise en compte insuffisante du hérisson d'Europe, de l'écureuil roux…

Nous soulignons surtout que la tempête Klaus a induit des changements importants, en particulier une remontée des nappes phréatiques et une renaissance de diverses zones humides. On aurait pu espérer que RFF prenne la peine de faire actualiser les études faunistiques et floristiques. Faute d'avoir fait le nécessaire RFF risque fort d'être confronté à des opposants ayant en main des preuves de la présence d'espèces remarquables à protéger sur son tracé. Nous regrettons que RFF n'ait pas daigné la SEPANSO Landes lors des
réunions de concertation.

Nous regrettons que le dossier présenté soit celui qui devait être présenté à l'origine. Du coup nous trouvons des tas de données sur la zone comprise entre Dax et le Pays Basque !!! Nous prions la Commission d'Enquête de bien indiquer à RFF que toutes ces données sont HORS SUJET !

Par contre la Fédération SEPANSO landes aurait été intéressée par une étude spécifique sur l'approvisionnement des chantiers en matériaux. Lors des réunions qualifiées de « concertation », les représentants des associations avaient posé une série de questions à ce sujet. L'équipe de Monsieur Maudet, chef de projet, avait répondu qu'une bonne part des matériaux viendrait du piémont pyrénéen puisqu'il faudrait y creuser des tunnels … Le problème que nous tenons à souligner avec cette remarque fondamentale, c'est que l'étude est
incomplète. Toute la partie de l'impact des besoins de matériaux extraits en carrière est passée sous silence !!! Monsieur Maudet, puis son successeur, avec leurs équipes auraient eu intérêt à intégrer les exigences de la Convention d'Aarhus et de la Charte de l'Environnement, désormais intégrée à la Constitution.

Nous notons que l'étude concernant l'impact sur le site Natura 2000 de la Midouze et de ses affluents est considérée comme « non significative ». Cette conclusion n'est pas basée sur une démonstration. En ce qui concerne le vallon du Cros (grande victoire de la SEPANSO Landes qui a obtenu le classement ZNIEFF) nous sommes certains que la LGV portera gravement atteinte

La Fédération SEPANSO 40 souligne toutefois d'emblée que la première composante du triptyque EVITER-REDUIRE-COMPENSER semble avoir été ignorer. Il n'est question que de réduction, d'atténuation et de

compensation.

Malheureusement pour RFF, nous avons l'expérience de la réalisation de la A 65. Et il y a des cas où il n'est pas possible de compenser ! Ainsi lorsqu'il faut passer en déblais, on assiste au sacrifice d'une ressource en eau : nappe phréatique asséchée. C'est à ce triste spectacle que nous avons assisté impuissants dans le secteur de Roquefort (un million de m3 sacrifiés) ,
avec son cortège de puits asséchés. Est-ce que toutes les nappes phréatiques ont été bien évaluées ? Est-ce que tous les puits susceptibles d'être affectés ont été bien recensés ? Nous pensons hélas que la réponse est NON !
Mais il y a eu aussi des impacts négatifs sur les cours d'eau et sur les zones humides, véritables « puits de biodiversité » comme cela a pu être mis en évidences par les associations à Bostens par exemple.

RFF répondra que les leçons de la A 65 ont été tirées.
Malheureusement pour RFF la Fédération SEPANSO 40 appartient à des réseaux qui ont constaté maints dégâts non prévus sur la ligne Tours-Bordeaux. Pourtant RFF avait fait moult promesses, mais si les promesses rendent les fous joyeux, nos amis, eux, victimes des dégâts « collatéraux » sont particulièrement tristes ! Nous avons toute une collection d'articles de presse qui ne reflète certainement qu'une partie des problèmes. La Commission d'enquête doit apprécier le fait que RFF prévoyait en 2010 une consommation de 3400 hectares, mais qu'en 2012 RFF
reconnaissait que 5309 hectares seraient nécessaires pour la réalisation de son projet. Comment pouvons-nous croire RFF aujourd'hui ? Comment faire confiance aux décideurs quand on sait comment ont été prises les mesures pour faciliter les travaux de RFF ?

Si la présentation du dossier vise à séduire le lecteur, elle évite consciencieusement d'exprimer les raisons qui justifient le projet :
- Pourquoi la LGV ?
- Pourquoi ce tracé qui impacte les têtes des bassins versants qui sont les milieux les plus riches ?
- Pourquoi bafouer l'engagement de la France de ne pas porter atteinte à la biodiversité de ses territoires ? (cf Conférence de Nagoya et discours de nos responsables politiques)

La Fédération SEPANSO 40 regrette que le dossier, qui suppose la destruction d'espèces protégée, n'ait pas fait l'objet d'une présentation au Conseil National de Protection de la Nature, et d'un avis des membres du Conseil Scientifique Régional de Protection de la Nature. En l'absence de ces avis autorisés, les personnes intéressées doivent se contenter de l'Avis de l'Autorité Environnementale, alors que chacun sait que les moyens humains font particulièrement défaut à la DREAL Aquitaine.

Le problème majeur que pose une nouvelle infrastructure linéaire, c'est l'effet de coupure. A l'inverse de l'effet de lisière qui permet de dynamiser diverses variétés faunistiques et floristique, une ligne de chemin de fer est une bande quasiment stérilisée sur une grande largeur ; en effet le risque incendie se trouve accru le long d'une ligne électrifiée et n'importe quel Landais sait que les départs de feu le long de la voie Bordeaux-Dax peuvent avoir des conséquences plus graves pour l'environnement que l'immobilisation des trains.

Cette nouvelle saignée dans le territoire s'ajoute à celle de la A 65. Il semble étonnant qu'il n'y ait pas une véritable analyse des effets cumulés.

L'effet de coupure ne peut pas être véritablement compensé pour certaines espèces ; lorsqu'il s'agit d'animaux qui ont des petits territoires, il faudrait des passages de faune tous les 200 ou 300 mètres !

Qui pourrait accepter de sacrifier 16 hectares pour chaque kilomètre de LGV à construire ? Et encore il faut savoir que lorsque les travaux commencent RFF s'aperçoit qu'il doit s'approprier de nouveaux terrains pour la bonne conduite de ceux-ci !

La gestion des voies ferrées se fait le plus souvent avec un train désherbeur qui utilise des produits chimiques susceptibles d'impacter l'environnement superficiel et les nappes phréatiques. Une nouvelle fois la SEPANSO déplore les informations floues relatives à cette problématique. Nous avons qu'il n'y a pas de produit chimique miracle et que la communication de Monsanto relative au Round up a fait long feu ; longtemps utilisé par les agriculteurs landais pour éviter le recours au labour profond, nous voyons les nappes polluées
par le glyphosate et l'AMPA (produit de dégradation du glyphosate). Tous les désherbants se retrouvent dans les nappes, et à terme se retrouveront dans les eaux utilisées pour alimenter les foyers en eau potable.

Un autre problème, moindre mais toutefois important, c'est le risque de collision pour diverses espèces, en particulier les insectes et les chauves souris. Or ne choisissant ce tracé qui impacte les têtes de bassin versant, RFF sacrifie délibérément toutes les espèces qui circulent à la hauteur des motrices. Et il n'y a pas de compensation réelle à ces décès multiples et nombreux. La France ne peut pas continuer à mutiler ses territoires, surtout si elle veut continuer à être la première destination touristique mondiale. Les espaces naturels se raréfient, or avec les problèmes de crise économique et des risques de terrorisme les destinations vers les espaces naturels sont de plus en plus recherchées. Le soutien de certains élus pour ce projet de LGV semble d'autant plus étonnant qu'ils font la promotion de territoires naturels préservés, lesquels seraient sinistrés par la réalisation d'une LGV ; la contradiction semble flagrante !

Le risque de déséquilibre écologique n'a pas été évalué correctement : la diminution de certaines populations d'oiseaux et de chauves-souris peut s'avérer problématique si l'on assiste, par exemple, au développement de certaines populations de moustiques (moustique tigre …) vecteurs de maladies (Nile, dengue …). Cette observation nous amène à constater que l'étude santé est manifestement insuffisante, surtout que les nappes d'eaux stagnantes
sont plus importantes depuis la tempête Klaus. Apparemment l'équilibre écologique tarde à se rétablir et nous en voulons pour preuve les diverses observations de nuées de moustiques ici ou là sur le tracé projeté. RFF semble ignorer ce qu'est un moustique puisque ce mot n'apparaît pas, sauf erreur de notre part, dans le dossier présenté à l'enquête.

En ce qui concerne les chauves-souris, RFF mentionne du plan national d'actions national en faveur des chiroptères. Il est nécessaire de mettre à jour le dossier GPSO afin qu'il soit en conformité avec le site http://www.plan-actions-chiropteres.fr/Fiche-action-No2-a-5, le plan d'action ne comporte plus 9 points, à ce jour il en compte 26. C'est à ces lacunes que l'on peut juger le projet de RFF !!! Malheureusement dans le temps imparti pour la présente enquête nous n'aurons pas eu le temps de

faire une lecture critique minutieuse, mais celle-ci sera faite ultérieurement si RFF persiste à vouloir utiliser ce tracé.

Les propositions de compensations semblent révélatrices d'une insuffisance criante à appréhender ce que représentent réellement ces territoires pour les personnes concernées. Impossible de ne pas penser qu'une bande de technocrates citadins cherche à imposer un projet qui va profiter à une minorité.

Nota Bene : la Fédération SEPANSO Landes tient à souligner que les mesures compensatoires sont souvent des mesures qui concernent des secteurs déjà remarquables. Ainsi le Conseil Général des Landes a-t-il cherché à passer un contrat pour des terrains appartenant à une personne qui s'était opposée à la réalisation de la rocade est de Dax à titre de compensation !

Subsidiairement, la Fédération SEPANSO tient à faire observer que le projet va léser directement divers propriétaires, divers utilisateurs (chasseurs, naturalistes …) et indirectement des commerçants.

Conclusion :

La Fédération SEPANSO Landes dénonce le projet de LGV porté par RFF car ce projet résulte d'une vision étroite, voire étriquée, du mode de transport ferroviaire (voir notre contribution : analyse socio-économique du projet LGV)

Une analyse globale aurait permis de confronter ce projet au autres projets portés par les territoires ; on aurait ainsi pu identifier et prendre en compte les conditions sine qua non pour proposer un projet acceptable.

Pour qu'un projet soit viable et acceptable, il faut respecter les divers intérêts économiques, sociaux et écologiques. Nous ne sommes pas en présence d'un tel projet que nous contestons aujourd'hui et contesterons encore demain si besoin est.

La Fédération SEPANSO Landes est d'autant plus à l'aise qu'elle avait mis solennellement en garde le chef de projet et son équipe sur les multiples contraintes qui rendraient ce projet inacceptable puisqu'il est impossible avec ce tracé de l'inscrire dans un cadre de développement durable.

C'est pourquoi la Fédération SEPANSO 40 émet un avis défavorable en rappelant qu'il existe des solutions alternatives (modernisation du réseau ferroviaire existant, choix d'autres matériels roulants …) pour résoudre les problèmes exposés par RFF

Georges CINGAL
Président Fédération SEPANSO Landes
Vice-Président Fédération SEPANSO Aquitaine
Administrateur France Nature Environnement
Membre du Comité Economique et Social Européen
+ 33 5 58 73 14 53

georges.cingal@wanadoo.fr

P.J. 1. « LGV, une imposture environnementale », Sud-Ouest, le 25 juillet 2013 (page suivante)
Ce qui a été écrit pour Bordeaux-Toulouse peut être dupliqué pour Bordeaux-Dax

http://www.sudouest.fr/2013/07/25/lgv-une-imposture-environnementale-1123729-2780.php

« LGV, une imposture environnementale »
Au-delà de la prise en considération de l'effet d'éviction des projets de lignes à grande vitesse, qui ne peuvent être conduits qu'au détriment d'investissements plus utiles, la Sepanso dénonce depuis des années l'imposture écologique qui a consisté à vouloir travestir les chantiers de LGV, que chacun sait grands destructeurs de milieux naturels, terres agricoles et forêts, en véritables bienfaits pour l'environnement.

L'expérience des dommages produits par la construction de la ligne Bordeaux-Tours, qui consomme une moyenne de 16 hectares par kilomètre de ligne, devrait éclairer même les plus incrédules. Quand on sait qu'il faudrait sacrifier des milliers d'hectares pour créer, de Bordeaux vers Hendaye et vers Toulouse, ces lignes qui fragmenteraient les grands espaces aquitains de façon irréversible en balafrant tout sur leur passage, tout en dégageant des millions de tonnes de CO2, il y a un paradoxe évident à vouloir présenter le projet GPSO
comme un parangon de vertu environnementale au motif que le TGV serait moins émetteur de gaz à effet de serre pour sa traction que la voiture ou l'avion.

C'est d'ailleurs oublier un peu rapidement que la vitesse n'est pas neutre : comme tout mobile confronté à des frottements, le train a une consommation énergétique proportionnelle au carré de sa vitesse. Pour une même distance, un TGV qu'on fait rouler à 320 km/h consomme 4 fois plus d'électricité que ce même train roulant à 160 et, puisqu'il faut lui fournir cette énergie en deux fois moins de temps, sa traction demande une puissance instantanée d'alimentation fois plus forte.

Ceci explique le besoin de nouvelles lignes à haute tension ou carrément de centrales thermiques qui seraient associées aux LGV.

Mais, même si l'on veut faire abstraction du gaspillage énergétique au motif que le TGV reste toujours meilleur que l'avion, il faudrait, pour être bénéfique au climat, que ce train à grande vitesse sur voies nouvelles concurrence, plus que les autres trains sur voies rénovées, les modes de transport les plus émetteurs de gaz à effet de serre et ne se contente pas d'inciter les usagers à davantage de mobilité. Or les voyageurs captés par les LGV proviennent d'abord des trains « grandes lignes » du réseau classique, ce qui n'apporte donc rien en termes de
report modal.

Pour concurrencer la route, les TGV sur LGV font moins bien que des TER ou des Corail bien cadencés. Bien au contraire, avec les lignes construites ex nihilo, la part du routier augmenterait en raison de la position excentrée des gares nouvelles et des détours imposés quotidiennement aux riverains. Au mieux, prise comme un maillon de trajets plus longs, une LGV pourrait-elle inciter des voyageurs à abandonner l'avion, mais encore faudrait-il que le prix du billet

	n’augmente pas de façon trop importante en raison du coût des infrastructures. C’est loin d’être garanti... Et, même dans ce cas, les colossaux dommages environnementaux de la construction des lignes seraient impossibles à amortir car les bénéfices en termes d’économie de CO2 seraient trop faibles. Nuisibles aux finances publiques, les LGV sont décidément tout sauf une bonne idée pour l’environnement. Le projet Bordeaux-Toulouse ne fait pas exception. Son abandon définitif reste nécessaire et serait une victoire du bon sens.
1961	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Sommabere Prénom : Bernard Département de résidence : 47 commune de résidence : Brax lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : Bonjour Je suis farouchement opposé à ce projet qui impacte l'argent public dans un pays qui a déjà une dette importante et pour les raisons suivantes : *TRACE La ligne droite est elle toujours le plus court chemin d'un point à un autre ? Une voie LGV Toulouse Paris en passant par Bordeaux semble être une aberration, en sachant qu'il existe la voie passant par Limoges. De plus le tracé proposé passant loin de certaines agglomérations oblige à construire des voies supplémentaires pour les dessertes locales. Ce tracé sinueux est- le fait d'une étude sérieuse ou imposé par des notables locaux cherchant un peu de gloire. Si ce projet voit le jour la SNCF devra abandonner certaines voies secondaires qui permettent les trajets quotidiens et de proximités,d'où une inégalité dans le service public. *UTILISATION Le train ne devrait il pas desservir le maximum de personnes et non pas une minorité, 8%de clients prennent le TGV. Le reste de la population utilise des trains locaux (TER, Inter cités). Le TGV pour pouvoir faire de la grande vitesse ne doit pas s'arrêter dans toutes les gares, uniquement celles des grandes villes mais tous les maires veulent qu'il fasse une halte dans la gare de leur commune. Un TER fera aussi bien dans ces conditions. Si le train se s'arrête que dans les grandes villes, il n'est plus utile pour les gens qui habitent à la campagne. Pour prendre le train il faudra faire de longs trajets qui n'impacteront pas le bilan carbone de la SNCF. *COÛTS Un chiffrage pour l'instant de 9 milliards d'euros alors que le pays est dans une impasse financière. Un financement inconnu à ce jour mais dont on peu redouter les retombées sur nos impôts. La SNCF a t elle les moyens financiers d'entretenir ces nouvelles infrastructures et les voies actuellement en service? En espérant que mes remarques seront entendues.

1962	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Harduin Prénom : Hervé Département de résidence : 33 commune de résidence : Bruges lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : dans l'étude d'évaluation socio-économique, je lis que le taux de rentabilité interne tri du projet est compris entre 3,6 % et 4 %, c'est à dire à la limite de l'acceptable comparé aux tri estimés des lignes lgv déjà construites, il est beaucoup plus faible, et le retour d'expérience a montré que ces taux étaient largement surestimés compte tenu des incertitudes économiques et environnementales qui persisteront pendant les dizaines d'années à venir, peut-on prendre le risque d'investir tant de milliards d'euros pour une rentabilité socio économique plus que douteuse ? de plus, il est précisé que l'essentiel des avantages revient surtout aux usagers du ferroviaire, donc aux utilisateurs du tgv qui gagneront beaucoup de temps ; mais ces utilisateurs représentent une catégorie bien spécifique de la population (hommes d'affaires, ...) ; ce n'est donc pas l'ensemble de la population qui bénéficierait des éventuels avantages je m'oppose donc à la construction des deux lignes à grande vitesse bordeaux-toulouse et bordeaux-espagne dont l'utilité publique n'est pas démontrée
1963	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Lecoutre Prénom : Eric Département de résidence : 64 commune de résidence : Bayonne lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : La création de voies nouvelle à grande vitesse engendreront des dégats sur l'environnement, de la consommation d'espace agricole, et une débauche d'énergie très importante. Je soutien la modernisation des voies existantes et souhaite donc l'abandon du projet de LGV, qui s'avère à mes yeux, inutile et ruineux.
1964	Envoyé le 08/12/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 40 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) : landiras AVIS : je suis contre ce projet de LGV qui va défigurer (encore une fois) notre pays on néglige les réseaux ferrés secondaires pour des projets soi-disants grandioses plus vite plus beau plus haut soupirs.... de lourdes à morcenx on peut se retrouver à faire 3 fois plus de temps de trajet en bus qu'en TER un samedi (du vécu début novembre 2014...) les réseaux régionaux ont droit à un peu plus de considération dans les années 80 les scientifiques bordelais apprenaient à leurs

	élèves de faculté dans des amphis pleins à craquer que la sncf retardait les corails pour justifier les TGV 30 ans après la situation n'a guère évolué lobbies quand vous nous tenez.... plein de citoyens ne sont pas dupes des méthodes de la sncf le tgv me rend malade à vomir quand je le prends (rarement) entre bordeaux et paris je n'ose même pas imaginer monter dans un LGV j'en ai la nausée d'avance arrêtons de gaspiller l'argent public pour les obsessions des cols blancs pressés d'aller où ??? ??? à la mémoire de rémi fraisse
1965	Envoyé le 08/12/2014 . Nom : Harduin Prénom : Hervé Département de résidence : 33 commune de résidence : bruges lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : l'un des objectifs de la construction des nouvelles lignes à grande vitesse, est de libérer des sillons sur les grandes lignes actuelles pour y faire passer plus de ter et de trains de fret mais rff ne percevra plus de péage pour le passage de ses tgv sur ces lignes qui ne seront plus empruntées par les tgv les régions auront-elles les moyens de compenser ce manque à gagner pour rff ? je m'oppose donc à la construction des deux lignes à grande vitesse bordeaux-toulouse et bordeaux-espagne qui généreront des coûts supplémentaires importants pour les conseils régionaux
1966	Envoyé le 08/12/2014 Nom : NONETTE Prénom : KARINE Département de résidence : 47 commune de résidence : SAINTE COLOMBE EN BRUILHOIS lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINTE COLOMBE EN BRUILHOIS 47 AVIS : Karine NONETTE Elue sur la commune de Ste Colombe-en-Bruilhois (47) Ste Colombe-en-B, le 8 décembre 2014 Objet : Enquête Publique lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax Monsieur le Commissaire, L’enquête publique concernant les lignes nouvelles (LGV) Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax nous offre, à nous citoyens, la possibilité d’exprimer nos craintes à l’égard de ce projet.

	Au-delà du récent et très sérieux rapport de la Cour des comptes, « La Grande Vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de la pertinence », des nombreuses autres études d'experts, c'est également le bilan des autres grands projets LGV qui doit venir nous alerter sur les erreurs passées à ne pas réitérer. Une surestimation systématique par RFF de la rentabilité socio-économique des LGV tout comme du niveau des trafics, nous dit la Cour des comptes. Dans un contexte économique national tendu, préférer un tel projet extrêmement coûteux à l'option de la réhabilitation des lignes existantes me semble peu opportun. De plus, l'impact environnemental sera durable sur les territoires traversés. Gagner quelques minutes sur un tel trajet ne permet pas de justifier les sacrifices et impacts financiers et environnementaux qui vont être subis à long terme par les territoires concernés par les tracés. Je vous serais très reconnaissante d'exprimer un avis défavorable vis-à-vis de ce projet. Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire, à l'expression de mes respectueuses salutations. Karine NONETTE Elue sur la commune de Ste Colombe-en-Bruilhois (47)
1967	Envoy2 le 08/12/2014 Nom : DOMEC Prénom : PHILIPPE Département de résidence : 47 commune de résidence : CAUDECOSTE lieu concerné par vos observations (commune, département) CAUDECOSTE AVIS : oui au TGV.... non à la LGV car dépenses infondées compte tenu du contexte économique non aux 15 mn de gain de temps qui restent hypothétiques.... non à une gare nouvelle sur Agen et réaménagement de la gare existante car la majorité des gares nouvelles des projets déjà réalisées sur les lignes précédentes a été un fiasco de rentabilité non au tracé jouxtant le village de Caudecoste dans lequel je réside qui est classé comme bastide , qui a déjà les nuisances du tracé de l'autoroute et qui se trouverait pris en étau entre ces 2 "saignées" entraînant toute une remodélisation des routes traversières qui contribuerait à une défiguration des paysages et des différentes parcelles Pour ces motifs qui ne sont en rien exhaustifs , je m' oppose au projet de la LGV
1968	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Lakratache Prénom : Ahmed Département de résidence : 47 commune de résidence : Montesquieu

	lieu concerné par vos observations (commune, département) : Montesquieu AVIS : Madame, monsieur, Je me permet de vous signaler que le projet de ligne à grande vitesse reliant Bordeaux à Toulouse impactera ma propriété. Cette dernière est sise au lieu-dit "Peyré d'Arnaud", commune de Montesquieu (Lot-et-Garonne), comprenant bâtiment d'habitation et d'exploitation, terres attenantes, figurant comme suit au cadastre rénové de ladite commune : -Section ZM -numéro 152 au lieu-dit Peyré d'Arnaud -contenance : 9 ha 04 a 20 ca Plus précisément, ce projet de ligne devrait, en théorie, passer sur l'une de mes cultures pérennes qui s'étend sur environ 1 hectare et demi. Cette culture pérenne est constituée de kiwis dont la production représente une part non négligeable de mon chiffre d'affaires. Nous réalisons chaque année une récolte qui oscille entre 15 et 25 tonnes. Il me faudra 5 ans pour concevoir une telle culture si elle devait être détruite. Votre projet de ligne dont le tracé n'est pas définitif va occasionner une rupture de continuité de mon exploitation. Je ne vais plus avoir accès à une partie non négligeable de mon exploitation. En effet, une partie dont l'importance n'a pas été déterminée va se retrouver enclavée entre l'autoroute A 62 et la futur ligne ferroviaire. Enfin, il est possible que certains bâtiments de mon exploitation soient détruits. Il s'agit d'une maison et d'un hangar. Veuillez agréer l'expression de mes salutations distinguées.
1969	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Harduin Prénom : Hervé Département de résidence : 33 commune de résidence : Bruges lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : je n'ai pas trouvé dans le dossier le chapitre relatif aux emplois générés par ces chantiers ; leur nombre est sûrement très important, mais il convient de faire deux remarques à ce sujet 1) ces travaux profiteront en priorité aux majors du btp, pas aux entreprises locales 2) en matière d'emploi btp, il ne faut pas simplement raisonner en nombre d'emplois créés (ou plutôt maintenus), mais en nombre d'emplois créé par euro investi ; et de ce point de vue, les chantiers de tgv sont peu productifs, contrairement aux travaux de rénovation énergétique, lesquels se traduiront de plus par des économies d'énergie tant pour les particuliers que pour la collectivité je m'oppose donc à la construction des deux lignes à grande vitesse bordeaux-toulouse et bordeaux-espagne parce que les milliards investis pourraient l'être beaucoup plus utilement dans la rénovation énergétique des bâtiments

1970	Envoyé le 08/12/2014 Nom : gardere Prénom : pierre Département de résidence : 33 commune de résidence : chelles 77 lieu concerné par vos observations (commune, département) : balizac 33730 AVIS : Je suis tout fait scandalisée par ce projet auquel je manifeste ma totale opposition pour les principales raisons suivantes : - ce projet semble tout à fait irraisonnable financièrement et écologiquement; - le coût semble anormalement disproportionné et non maîtrisé, ce qui est particulièrement choquant en période de crise et de difficulté économique dans laquelle nous nous trouvons ; - les études/simulation de trafic/utilisation sur lesquelles se fondent ce projet semblent totalement surestimées ; nous sommes déjà habituées à ces méthodes malhonnêtes qui fondent les projets extravagants sur des hypothèses erronées ! il faut que cela cesse... - en particulier : la ligne Bordeaux Dax en LGV est-elle franchement prioritaire aujourd'hui, dans un contexte de crise et de nécessaire maîtrise des dépenses et des priorités ? on a tout à fait l'impression de céder à des jeux et pressions de lobbying politique pour favoriser tel ou tel élu des Landes... ce projet manifeste des méthodes douteuses en matière d'engagement de priorités nationales... et de financement par nos impôts citoyens - les lobbyistes ne sont pas les payeurs, il est temps que ces pratiques prennent fin ! - pourquoi créer une nouvelle infrastructure engageant des dépenses extravagantes alors qu'il existe un tracé actuel existant qui ne serait alors utilisé qu'à 25% de ses capacités ??? - A l'impact financier s'ajouterait un désastre écologique et de vie des populations locales - ce tracé nouvellement créé au mépris du tracé existant implique de traverser des espaces naturels et des zones protégées écologiquement, et notamment au sein du parc régional d'aquitaine ... Ce serait un scandale écologique et un acte de total mépris vis à vis des populations locales
1971	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : LE HAILLAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : LE HAILLAN AVIS : NON à ce Grand Projet Inutile Imposé. OUI à l'entretien et la modernisation des lignes existantes
1972	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Cheyrou Prénom : Denis Département de résidence : 33 commune de résidence : 33520 lieu concerné par vos observations (commune, département) : Aquitaine et Midi Pyrénées AVIS : Monsieur le commissaire en quêteur, Veuillez trouver ci-dessous mes observations.

	Il semble que l'impressionnant volume et la forme labyrinthique de cette enquête publique concernant les projets de lignes ferroviaires à grande vitesse LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (et ultérieurement Dax-Espagne), ne sont proposer au citoyens que pour les dissuader d'en prendre connaissance et les embrouiller dans un flots d'informations désorganisées et pas toujours très pertinentes. Ce projet pharaonique est une gabegie financière et une aberration écologique, contre lequel je m'insurge et auquel je m'oppose A une époque ou l'Etat Français et les différentes collectivités territoriale ont de plus en plus de difficultés financières et cherchent par tous les moyens à réaliser de conséquentes économies, où RFF et la SNCF sont largement endettées, ce projet d'un autre temps semble complètement déplacer avec un coût annoncé de plus de 9 milliards € qui, s'il voit le jour fleurtera très certainement avec les 15 milliards €. Au delà de cet aspect dispendieux, c'est un non sens économique, il suffit pour s'en convaincre de s'imprégner du rapport de la Cours des Comptes : « La grande vitesse : un modèle porté au-delà de sa pertinence ». En outre, ces LGV desserviront uniquement les grandes villes, elles pourront être réalisées qu'au détriment des autres types de transports ferroviaires, délaissant ainsi le reste du territoire qui sera de plus en plus isolé. Notre patrimoine naturel. Cette grande balafre de plus de 300 km va encore traverser nos belles régions (cf. A 65 infrastructure complètement inutilisée et très coûteuse), détruisant directement presque 5000 ha de milieux naturels : habitats patrimoniaux (sites Natura 2000, Znieff, Zico…) cours d'eau remarquables et leurs ripisylves, forêts alluviales (notamment la hêtraie relique du Ciron unique en son genre), landes humides… Malgré tous les aménagements qui seront réalisés cette barrière sera infranchissable pour la quasi-totalité de la faune, et va donc porter une atteinte irréversible à la biodiversité. Contrairement au discours tenu par RFF, les impacts de ces infrastructures vont être énormes, comment peut-on essayer de faire croire que cette barrière infranchissable n'a aucun impact sur les habitats et la faune, il n'y a que les incultes profonds en matière naturaliste qui peuvent croire de tels propos Loin d'être opposé au transport ferroviaire, j'en suis un partisan acharné tant pour les passagers que pour les marchandises, je pense, comme beaucoup de mes compatriotes, que la mise à niveau et l'aménagement des infrastructures ferroviaires existantes sont les bonnes solutions, y compris pour la mise en circulation du train pendulaire. Pour toutes les raisons invoquées ci-dessus et bien d'autres que je n'aborderais pas ici, car il me faudrait beaucoup plus de temps et de très nombreuses pages pour argumenter dans le détail point par point notamment en matière de biodiversité et d'économie d'énergie, je vous demande Monsieur le commissaire enquêteur de donner un avis très défavorable à ces projets d'un autre temps.
1973	Envoyé le:08/12/2014 Nom : OBRY Prénom : EMMANUEL Département de résidence : 33 commune de résidence : BALIZAC lieu concerné par vos observations (commune, département) BALIZAC GIRONDE

	AVIS : Contre le projet pour des raisons écologiques et économique. Le tracé traverse une zone sensible et il n'y aurait aucune retombée économique pour le secteur !
1974	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : caudecoste lieu concerné par vos observations (commune, département) : caudecoste, 47 AVIS : Je suis contre ce projet LGV car je trouve qu'il s'agit d'un gouffre financier pour le contribuable (coût de réalisation exorbitant qui sera répercuté sur nos impôts) sans que nous ayons un accès facilité à cette ligne ferroviaire. De plus, cette réalisation va engendrer des travaux qui auront des répercussions sur l'environnement (faune et flore), sur les ventes de l'immobilier à proximité de la LGV... Entre autre... Et je m'interroge sur le nombre de personnes à qui va bénéficier cette réalisation par rapport au nombre de personnes qui va payer !??!
1975	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Lamothe Prénom : Florence Département de résidence : 33 commune de résidence : Lartigue lieu concerné par vos observations (commune, département) : Captieux 33840 AVIS : Depuis le lancement de ce projet pharaonique, auquel nous avons réagi instantannement, nous avons l'impression d'être passés au rouleau compresseur d'une bête infernale que rien ne peut arrêter. Dès la première reiunion publique, nous avons senti que tout été decidé et que ces réunions n'avaient lieu que parce que l'Etat y été obligé Les arguments soulevés par les propriétaires, par les habitants, par les maires de villages massacrés, par la SEPANSO n'ont jamais retenu l'attention des décideurs. Notre région peu peuplée déjà très abîmée par l'autoroute A65, la ligne de gaz, les différentes lignes à haute tension, sans parler des deux tempêtes dont elle se relève à peine, ne peut souffrir de nouvelles saignées et cette belle forêt va se retrouver découpée en petit morceaux par la volonté d'irresponsables. Sur le plan économique, comment allons nous faire pour gérer ces propriétés? Quand certains nous poussent à regrouper les parcelles, d'autres les feront ils éclater d'un coup de baguette? Que dire enfin de l'état catastrophique de nos finances publiques qui vont se trouver grevées d'une nouvelle dette puisque tout le monde sait qu'RFF n'est pas en mesure de payer ces travaux. Vous n'avez d'ailleurs pas répondu a cette question lors de la dernière réunion publique de Langon, monsieur Cardoze l'avait habilement détournée. J'adhère en tous points et ne vais pas les repeter, à tous les arguments qui vous ont été présentés par les nombreux opposants. Faudra-t-il utiliser la violence pour arrêter cette destruction massive et irréparable? Monsieur Savary a reconnu s'être trompé, ayez l'humilité de le faire

	aussi. Florence Lamothe
1976	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 82 commune de résidence : Bressols lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bressols (département du Tarn et Garonne) AVIS : Nous sommes propriétaires d'une résidence principale sur la commune de Bressols située chemin du Rouch au carrefour dudit chemin et de la route de Montbartier au point PK210,6. Nous serons à 135 mètres environ de la ligne à grande vitesse. Nous demandons la prise en considération des nuisances sonores qu'occasionnera inévitablement l'exploitation de la ligne et l'installation de systèmes de protection contre le bruit, qu'ils soient collectifs ou individuels (vitrage renforcé).
1977	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Subtil Prénom : eric Département de résidence : 31 commune de résidence : saint rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : plaine St Rustice, les camps grands, le hameau la Saralhière AVIS : Messieurs, Mesdames, L' association Azs St Rustice que je représente et qui regroupe les riverains de la plaine de St Rustice,regroupés majoritairement autour du hameau de la Sarrailhère impactés par le projet de LGV Bordeaux Toulouse s'oppose à la réalisation du projet en l'état et a de sérieuses inquiétudes concernant l'impact hydraulique dévastateur qu'une telle ligne pourrait avoir sur notre milieu. Nous savons que notre bassin par son positionnement géographique spécifique (Hers mort, Girou, Garonne) est sensible à toutes modifications du milieu. Nous connaissons les efforts entrepris par le syndicat du Bassin Hers Girou pour entretenir les milieux aquatiques et les berges, les lits mineurs, restaurer la végétation, prévenir les risques d'inondation…. En mai 2013 nous avons rencontré RFF sur le sujet, conscient que le projet LGV et ses ouvrages importants (tunnel, viaduc, merlons, digue de 850m....) risquaient fort de perturber l'équilibre hydraulique de notre milieu et d'aggraver ainsi les risques d' inondation de notre plaine en cas de crue. Les réponses apportées par RFF n'ont pas été de nature à lever nos doutes. En effet nous nous questionnons toujours sur la pertinence du modèle mathématique dont nous ignorons la nature utilisé dans l'étude hydraulique présentée. L'eau étant une question cruciale pour nos riverains, nous ne connaissons pas l'impact que pourraient avoir les travaux et les futurs ouvrages sur les inondations liées à des crues importantes, sur nos puits…. Nous sommes priés de croire que la digue proposée à l'extrémité Sud

de notre commune dans le cadre de la réalisation de la LGV Bordeaux Toulouse serait de nature à nous protéger totalement, alors qu il existe à ce jour un fossé mère de même niveau dont l'utilité n'a jamais été remis en cause.
Si RFF envisage une digue, c'est bien que la LGV est à elle seule une source de risques aggravants et qu'elle contribue à fragiliser les milieux. Nos riverains qui résideront de part et d'autre de la future ligne, de la ligne existante et du canal expriment leur inquiétude à ce sujet.

Dans l'état actuel du dossier d'enquête, rien ne garantie que les ouvrages réalisés sur notre commune n'engendreront pas d'impacts importants sur le fonctionnement hydraulique de l'Hers en crue, sur la stabilité des lits et des berges et sur les inondations.
Ils s'interrogent légitimement sur les futurs écoulements d'eaux (risque de modifications des écoulements générées par les ouvrages liés à la LGV)provoqués par d'importantes crues de l'Hers et de la Garonne le long des ouvrages ainsi que sur le développement de zones à eau stagnante ou sur le déplacement possible des zones inondables.
Les résultats de la modélisation de l 'étude hydraulique faite par RFF le 21/02/2013 indique clairement que la zone dite des « Camps Grands » dans la plaine sur notre commune est devenue une zone à risque (impact >20cm en rouge sur la carte) comparée à l'état initial du milieu. Ce qui indique clairement que l'ouvrage LGV déplace le risque du hameau de la Sarrailhère (habitat important) vers les Camps Grands (moins peuplé) sans en diminuer l'impact sur le milieu, les infrastructures et les risques qui menacent la population.
Les riverains des Camps grands sont très inquiets du risque accrus et le font savoir à votre commission d'enquête.

Au-delà des risques évoqués, la question de l'entretien de la digue, des ouvertures hydrauliques ..n'a pas été tranchée. C'est une question essentielle à la fois sur le plan économique et pour des raisons d'efficacité des protections. Nous refusons que nos riverains ainsi que notre commune endossent dans l'avenir le coût lié à l'entretien d'une digue que nous jugeons par ailleurs inefficiente .

En conclusion notre Association Azs St Rustice considère que l'évaluation des impacts de la ligne LGV Bordeaux Toulouse sur le plan hydraulique sur la commune de St Rustice est insuffisante. Nous exprimons à votre commission d'enquête notre crainte sur les risques futurs en cas de crue lors de la réalisation de la ligne mais surtout une fois la LGV réalisée.

C'est pour cela que notre prudence et notre bon sens nous poussent à condamner le projet de LGV Bordeaux Toulouse qui nous semble t il, ne peut que contribuer à rendre le secteur sur la Commune de St Rustice plus vulnérable aux risques liés à l'Eau.

L'association Azs St Rustice demande au nom de ses riverains que toutes les mesures individuelles de protections exceptionnelles soient envisagées habitation par habitation, que les riverains susceptibles d'être impactés par le risque lié à l'eau soient expropriés pour ceux qui le souhaitent dans les meilleures conditions possibles et que les riverains qui souhaitent rester puissent le faire dans un état de sécurité maximale, au moins équivalente à la situation d'avant projet.

Cordialement

Azs St Rustice

	Eric SUBTIL azsstrustice@gmail.com
1978	Envoyé le 08/12/2014 Nom : CHERBERO Prénom : Béatrice Département de résidence : 64 commune de résidence : BASSUSSARRY lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 AVIS : - Coût financier beaucoup trop élevé pour nous, les contribuables - Préférence pour amélioration des voies existantes - Privilégier des transports de proximité: fréquence, liaisons, respect des horaires, qualité des trains, entretien des voies ferroviaires - Impact écologique négatif - Inutilité du projet - Absence de retombées réelles et importantes pour l'économie locale
1979	Envoyé le 08/12/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : caudecoste lieu concerné par vos observations (commune, département) : caudecoste, 47 AVIS Travaux trop cher dans une situation économique difficile. Ligne rapide dont l'utilité reste douteuse pour l'ensemble des francais . a qui un gain de 50 mn sera utile? A une poignée d'homme seulement et pourtant elle coutera chère a toute la France. Il y a d'autre priorité aujourd'hui.
1980	Envoyé le 08/12/2014 Nom : pasquet Prénom : sylviane Département de résidence : 82 commune de résidence : donzac lieu concerné par vos observations (commune, département) : donzac AVIS : Bonjour, je ne comprend pas que l'on puisse accepter la création d'une LGV, pour satisfaire le besoin et bien être de quelques citoyens. Au vu du coup de ce projet et la rentabilité de ce service, je ne vois pas comment nous pouvons l'amortir!!!!! le budget de l'état provient du porte monnaie du contribuable, ne pensez-vous pas que cela suffit!!! Non seulement on participe financièrement à ce projet complètement inutile mais au delà de cela on en subit les nuisances, la perte de capitaux pour les expropriés la dévalorisation des bien pour ceux qui ne le sont pas, la pollution visuelle.... On dénature notre environnement par la destruction de la faune et la flore , sans se préoccuper du bien être des hommes. Il existe actuellement des lignes ferroviaires vétustes qui nécessitent une sérieuse "REVITALISATION", Ne serait-il pas plus judicieux de se préoccuper de la réfection de

	celles-ci, qui ont prouvé leur intérêt auprès d'une majorité de citoyens????..... La FRANCE, doit-elle subir sans rien dire, cet ÉNORME GASPILLAGE?????... Les CITOYENS doivent-ils continuer à payer pour assouvir les caprices de certains, trop égoïstes pour s'inquiéter de l'OPINION PUBLIQUE?????.... Des projets identiques à celui-ci, n'ont-ils pas été dénoncé à la cours des comptes???? ARRÊTONS ce massacre,ne serait-il pas plutôt judicieux de s' inquiéter des structures 'existantes???... Espérant sincèrement que nous seront tous entendus, pour le bien de notre pays et celui de nos concitoyens!!!! Bien cordialement,
1981	Envoyé le 08/12/2014 Nom : Association Landes Environnement Attitude Prénom : Département de résidence : 33 commune de résidence : Landiras lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lignes Nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax AVIS : Cette contribution complète celle qui a été déposée dans le registre de la commune de Landiras. Contribution de l'Association Landes Environnement Attitude (L.E.A) Enquête publique portant sur la création de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax dans le cadre de GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest) L'association L.E.A a été créée en 2004. Son siège social se trouve à Landiras (33). Elle a pour objet: «de promouvoir en toute indépendance, dans les landes girondines, toute action de connaissance et protection de l'environnement au sens le plus large». À ce titre, elle a participé en 2014 aux enquêtes publiques sur le projet de SAGE du Ciron et sur l'extension de l'élevage industriel de Saint-Symphorien. Elle suit avec attention les projets de lignes nouvelles ferroviaires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne depuis les débats publics de 2005 et 2006. Voici ci-dessous la contribution de notre association à l'enquête publique . L'association LEA émet un avis défavorable à ce projet de 2 lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne pour les raisons suivantes: Un projet au déroulement incohérent Un débat public a eu lieu en 2005 sur la création d'une LGV Bordeaux-Toulouse avec 3 hypothèses de tracé (dont le tracé en Sud-Gironde). Un second débat public s'est déroulé en 2006 sur la création d'une LGV Bordeaux-Espagne avec 3 hypothèses de tracés (dont le tracé en Sud-Gironde). Au cours de ces deux débats RFF a

toujours affirmé qu'il s'agissait de deux projets indépendants ce qui ne l'a pas empêché par la suite de réunir ces deux projets en un seul à la fin de l'année 2007: GPSO. Celui-ci incluait au départ la création de deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne ainsi que la modernisation des lignes existantes. Cette seconde partie a très rapidement disparu de la communication et de la concertation de RFF pour se focaliser uniquement sur la création de deux lignes nouvelles. Pendant la phase des études et de la concertation, un nouveau découpage a divisé GPSO en trois « lots fonctionnels », (pièce G1, page 23).
Aujourd'hui, ce projet GPSO est de nouveau sectionné en 2 phases: Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Dax dans une première phase puis Dax/Espagne dans une seconde phase. Et c'est la phase 1 qui est aujourd'hui soumise non pas à une mais à trois enquêtes publiques , la phase 2 étant remise à plus tard.
Rarement projet a été mené avec une telle incohérence. On peut légitimement se demander quelles sont les stratégies à l'oeuvre qui ont amené à ce « saucissonnage » longitudinal puis, après une phase de fusion totale, à un découpage en tranches selon la latitude.

Un projet imposé

Lors des 2 débats publics, habitants, élus et associations ont exprimé avec force leur opposition, après avoir pris connaissance de chacun des dossiers, posé des questions, analysé les données fournies par RFF (et son absence récurrente de réponse sur certains sujets) . C'est un remarquable travail de réflexion et d'appropriation citoyenne et collective des enjeux de ce territoire qui a été mené à cette occasion. Ce rejet massif, argumenté, de ce qui a été perçu dès le début comme un projet de « déménagement du territoire » a été systématiquement minimisé, caricaturé ou ignoré. Confortant en cela ceux qui, nombreux, déclaraient lors de ces 2 débats que ces derniers étaient « pipés ».
Les expertises indépendantes sur la modernisation des lignes existantes, réalisées par des spécialistes de transports en 2006 pour la ligne Bordeaux-Espagne et en 2009 pour la ligne Bordeaux-Toulouse ont été de la même façon ignorées ou contrées par RFF avec beaucoup de mauvaise foi et un manque total de transparence.
La concertation menée ensuite par RFF s'est déroulée de manière aussi confuse et non démocratique : multiplication des réunions, compte-rendus de réunion absents ou incomplets, absence de réponses aux questions posées, nombreuses tentatives de division des différents acteurs du territoire, mise à l'écart des associations lorsqu'elles ont voulues obtenir des réponses précises . Vous trouverez en annexe un courrier envoyé à notre association par Rodolphe Foucault, chargé d'études et de concertation, proposant la création d'un groupe de travail réservé aux associations et dans lequel une note oubliée en bas de message indique: « permettre la tenue des Groupes de travail et des instances de concertation, instances dans lesquelles les associations ne trouvent pas leur place et perturbent. » . On ne saurait mieux dire !

RFF a toujours refusé de prendre en compte la comparaison entre la réalisation des lignes nouvelles et l'aménagement des voies existantes. Cela malgré les études indépendantes déjà citées et malgré l'immense majorité des avis exprimés lors de toutes les consultations qui ont émaillé cette longue et stérile concertation.

Un dossier d'enquête énorme, touffu … et incomplet

GPSO un seul projet, deux phases. Et trois enquêtes publiques pour

la phase 1.
Ce découpage en 3 enquêtes publiques soulève beaucoup d'interrogations d'autant plus que la majorité des éléments sont les mêmes dans chacun des trois dossiers (l'étude d'impact est commune). Cela a visiblement entrainé des confusions auprès du public et l'on a pu constater des contributions concernant le projet de lignes nouvelles envoyées par erreur à l'enquête sur les aménagements au Sud de Bordeaux.
Le volume du dossier (plus de 10 000 pages en format A3) et sa présentation générale rendent l'approche globale ou la recherche de renseignements particuliers très complexes.
Le poids et le volume de l'ensemble du dossier sur support papier rendait la recherche d'informations précises particulièrement difficile dans les mairies d'autant plus que certaines d'entre elles ont des jours ou demi-journées d'ouverture très réduites. On ne saurait réduire l'accès des citoyens aux documents de l'enquête à leur consultation sur internet.

Bien que très volumineux, ce dossier présente pourtant des informations incomplètes ou éparpillées dans plusieurs pièces malgré les recommandations émises par l'Autorité Environnementale. Les informations sont très fragmentaires en ce qui concerne la comparaison entre la réalisation d'une ligne nouvelle et l'aménagement des lignes existantes, les mesures compensatoires, le financement du projet, ...

Il est donc très dommageable que la demande de prolongation de l'enquête demandée par de nombreux élus et par la Coordination des associations Vigilance LGV ait été refusée.Et d'autant plus difficile à comprendre que cette demande de prolongation a été accordée en ce qui concerne l'enquête publique sur les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse.

Un bilan socio-économique orienté

le bilan socio-économique consiste à mesurer l'intérêt d'un projet pour la collectivité dans son ensemble.
RFF nous propose un bilan par acteurs qui ne prend pas en compte la collectivité dans son ensemble, hormis les autres acteurs du transport.

Pour la collectivité, il y a lieu de valoriser :
la contribution du projet à l'aménagement du territoire
la perte de biodiversité et les atteintes à l'environnement imposées par ces 400 km de lignes nouvelles.
la perte de capital des propriétés foncières et bâties situées près de la voie LGV (coûts sociaux et financiers)
les nuisances créées par la voie LGV (pollution, bruit, déplacements induits par l'effet de coupure)
le fait de privilégier cet investissement au profit d'autres . La Cour des Comptes évoque ce point dans son rapport « La grande vitesse ferroviaire :un modèle porté au-delà de sa pertinence ». Il faut noter le déficit historique de maintenance du réseau existant et ses lourdes conséquences : accidents de Brétigny, sur la ligne Bayonne -Toulouse, … Le manque de moyens pour l'entretien des lignes existantes, collatéral au choix du « tout LGV », impacte fortement les impératifs de sécurité quand ce n'est pas la vie des passagers. Il impacte également la régularité des autres trains d'où une perte de temps de beaucoup de personnes dans la vie quotidienne (plus de 90 % des usagers du train n'utilisent pas le TGV).

Tous ces éléments ne sont pas pris en compte par RFF.

Le gain de temps des voyageurs est un des arguments majeurs du bilan (65% des gains).
La Cour des Compte note dans son rapport que « La grande vitesse est majoritairement utilisée pour des motifs non professionnels pour lesquels le gain de temps devrait en fait être peu valorisé ».

Elle remarque également, avec raison, qu'une hausse prévisible du prix du voyage diminuera le trafic voyageur.

Le trafic voyageur est surestimé. Il est basé sur une sortie volontariste de la crise.
Pourtant, dans les faits, le trafic voyageur TGV se stabilise et celui des Intercités est en chute libre.

Quant au PIB de la France, il présente une tendance en décroissance depuis une quinzaine d'années (données insee).

Le trafic prévisionnel, surestimé par RFF, augmente de manière artificielle le bilan.

On peut souligner la grande sensibilité du bilan socio-économique au trafic de voyageurs : un trafic -10 % donne un bénéfice pour la collectivité de 2,6 milliards €, un trafic -15 % donne un bénéfice pour la collectivité de 1,8 milliards €.

Il faut noter l'incompréhensible progression de l'investissement : 13,3 Milliards euros.
Ce dernier était présenté ainsi lors des débats publics 2005 et 2006 :

Tronc commun	0,956	
Vers Toulouse	2,558	
Vers Bayonne	2,667	
Bayonne-Espagne	0,790	
Soit un total de		6,971 Milliards euros

Un bilan carbone surestimé

RFF annonce un report modal qui permettra de compenser les émissions initiales après 10 ans d'exploitation.

La contribution d'un universitaire bordelais R. Pralat montre que RFF estime mal les émissions créées par cette infrastructure et surestime les gains par report modal de l'avion vers les TGV. Dans son étude, les résultats sont beaucoup plus contrastés et bien moins positifs que ceux de RFF : Les gains par rapport aux émissions de gaz à effet de serre seront très tardifs (au bout de 22 à 25 ans) et très faibles (0,5 et 1,3 MteCO2).
Sa conclusion est donc très différente des valeurs annoncées par RFF (un gain au bout de 30 ans d'exploitation de 8,3 MteCO2 avec un temps de retour de 10 ans).

Même si un gain existe par rapport aux GES, GPSO ne représente pas un gain Carbone économiquement intéressant : à ce prix, d'autres économies carbone avec des effets immédiats pourraient être faites (isolation du parc immobilier par exemple, avec un nombre important de création d'emplois locaux)
Ces LGV répondent peu au développement durable en tant qu'infrastructure pour diminuer la croissance des transports aériens et routiers à forts impacts en GES.

Un impact environnemental sous-estimé

À propos du débat public Bordeaux-Toulouse, RFF note à propos de l'option de tracé en Sud-Gironde (pièce G1 page 12): « Cette option possède une sensibilité environnementale moindre et présente l'avantage de permettre un tronc commun « long » aux deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux- Espagne. Elle apparaît nettement plus économique que les deux autres »
Moindre impact environnemental et option plus économique ? La suite a montré qu'il n'en était rien : le coût estimé du projet a doublé et les enjeux environnementaux sont énormes en Sud-Gironde comme l'ont montré les relevés écologiques réalisés durant la phase d'étude et comme l'ont détaillé de très nombreuses contributions et tout particulièrement celle de la CLE du SAGE Ciron.

En effet, après avoir affirmé son engagement pour un projet « Grenelle pilote » et pris 21 engagements « Développement durable » dont celui de « préserver la biodiversité et les milieux naturels », RFF réalise le tour de force non seulement de placer le « triangle ferroviaire » sur le Ciron et le Barthos, un des secteurs les plus préservés et riches en biodiversité mais également de choisir un tracé qui impacte plus de 30 cours d'eau du bassin versant du Ciron. Lors de la phase de concertation, le syndicat intercommunal de gestion du bassin versant avait proposé un tracé beaucoup moins impactant qui n'a visiblement pas été pris en compte ...

Notons également qu'au cours de cette même concertation, la forêt, classée tout d'abord en enjeu fort, fut « déclassée » sans aucune justification …. il fallait sans doute rendre acceptable la création de ces deux saignées dans le massif forestier. GPSO est un projet dit de développement durable qui détruit durablement des centaines d'hectares de puits carbone.

RFF prône l'équilibre entre les déblais et les remblais: dans le dossier soumis à l'EP, il est écrit que « les remblais seront réalisés avec les matériaux issus des déblais du chantier ». Cependant, la quantité de remblais annoncée est énorme : 52 millions de m3 . Seulement 19 millions de m3 viendraient de zone de déblais (si ces zones ne sont pas trop loin) et 33 millions de m3 devront venir de l'extérieur (carrières).

Lors du débat public de 2006, RFF prévoyait, dans la traversée des Landes, entre 30 et 40 000 m3 de remblais par kilomètre.
Avec les données fournies dans ce dossier, il s'agit de 160 000 m3 de remblais par kilomètre ce qui MULTIPLIE PAR 4 A 5,5 les prévisions antérieures.

Le stockage des déblais (mise en dépôt de 16 millions de m3) nécessitera des centaines d'hectares de dépôt : à quel(s) endroit(s)? avec quelles pertes pour la biodiversité, les zones humides, les continuités écologiques, …

La réalisation d'une infrastructure linéaire de LGV constitue une barrière artificielle dans les régions traversées. Malgré les promesses de transparence hydraulique, elle créera une bande quasi imperméable qui perturbera les circulations hydrauliques de surface dans ce milieu riche en zones humides. Cette augmentation spectaculaire de la quantité de remblais envisagée montre que la ligne dans la traversée du massif forestier sera construite essentiellement en remblai élevé. Cette remarque a été faite à plusieurs reprises lors du débat de 2006 mais elle n'a rencontré que dédain de la part de RFF.

	Nous constatons à travers ces différents exemples que RFF a sous-estimé les impacts de ce projet sur les milieux traversés. Faut-il en conclure qu'il fallait avant tout justifier ce projet et ce choix de tracé en minimisant délibérément ses aspects négatifs ? Conclusion Ce projet de LGV aura, s'il se réalise, un impact très lourd et irrémédiable sur les régions traversées et leur grande richesse environnementale. Il impactera également toute la population qui y vit, ne présentant un intérêt que pour une minorité de citoyens. Alors que les difficultés budgétaires actuelles de l'État, de RFF et des collectivités locales continuent voire risquent de s'aggraver, il est impensable de financer un tel projet au détriment des besoins réels de la population tant en matière de transport que de santé, éducation, environnement, économie, ... Depuis le début, ce projet a été imposé sans prendre en compte le refus massif et constant des populations des zones traversées. Les 3 piliers du développement durable : Economie, Social et Environnement sont mis à mal par ce projet. Il est ruineux, dévastateur, inutile et imposé. L'association Landes Environnement Attitude émet un avis défavorable à ce projet de 2 lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.
1982	Envoyé le 08/12/2014 Nom : LETACONOUX Prénom : Catherine Département de résidence : 40 commune de résidence : LUCBARDEZ lieu concerné par vos observations (commune, département) : ENSEMBLE DU GPSO AVIS : Mesdames et Messieurs les commissaires enquêteurs, Je suis totalement opposée à l'ensemble du projet GPSO : En effet, ces projets nous sont imposés alors même qu'aucun financement crédible n'est possible, que les prévisions de saturation des lignes existantes ont été systématiquement surévaluées, et les coûts systématiquement sous estimés, que les désastres environnementaux seront irréversibles, et que la compensation prévue est une vue de l'esprit : comment peut-on compenser la perte définitive de terres agricoles sylvicoles ou naturelles ? Comment peut-on compenser les nappes phréatiques éventrées, etc... ? Toutes ces destructions pour satisfaire les désirs de mobilité à grande vitesse d'une infime minorité des usagers du ferroviaire, au détriment des besoins de mobilité de 90 % des usagers. Je note au passage l'absence de logique des tracés, qui, pour relier plus vite Paris à Toulouse, rallonge le tracé de 120 km en passant par Bordeaux, au détriment de la ligne "droite" représentée par le " POLT". De même pour la ligne Bordeaux Dax, faisant d'élégantes courbes au milieu des rivières et ruisseaux aquitains, alors que la ligne ferroviaire actuelle tout à fait rectiligne, ne serait pas, d'après RFF apte à assurer le même service. Du fait de ces kilomètres supplémentaires, même en circulant à

	grande vitesse sur certaines portions, les gains de temps seraient de quelques minutes, par rapport à ceux que procureraient les lignes existantes modernisées et rénovées. Les déclarations péremptoires de certains élus territoriaux et locaux vantant le désenclavement, l'irrigation des territoires, les emplois crées, la saturation des lignes existantes, etc... ont fait long feu : Au mythe, il faut opposer la réalité : de nombreuses études, rapports, commissions, réalisées à la demande des pouvoirs publics démontrent qu'il faut arrêter de construire de nouvelles LGV, car leur rentabilité ne sera jamais au rendez vous, et qu'il faut concentrer les maigres moyens restant à la nécessaire modernisation et rénovation des lignes existantes. Ces affirmations maintes fois répétées et tout dernièrement dans le dernier rapport de la Cour des Comptes d'octobre 2014, viennent confirmer, s'il en était besoin, les dires des associations. La dette du ferroviaire est aujourd'hui de 45 milliards d'euros, et le déficit annuel de 2 milliards. Avec les quatre LGV aujourd'hui en construction, cette dette avoisinera dans quelques années les 60 milliards d'euros ! Il est impensable de continuer ainsi et d'envoyer le ferroviaire français dans le mur. Certains élus visionnaires ont dit que ces "investissements" étaient faits en prévision des 50 ou 100 ans à venir ! Je les invite à consulter les cartes du réseau ferroviaire des années 1920, ils verront que des centaines de km de toutes petites lignes très utiles au début du 20 ème siècle ont progressivement été transformées en pistes cyclables au début du 21 ème siècle ! Oui au ferroviaire, mais non au Concorde sur rail. De nombreux rapports, études, compte rendus de commissions réalisés à la demande des pouvoirs publics ont tous conclu que la rénovation et la modernisation des lignes existant
1983	Envoyé le 08/12/2014 Nom : bergererau Prénom : sebastien Département de résidence : 47 commune de résidence : layrac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : monsieur, Résident sur la commune le Layrac en Lot et Garonne et je vous annonce que je suis contre ce projet de LGV pour de multiples raisons . 1 La ligne existante Bordeaux-Toulouse n'étant pas menacée de saturation. il me semble que l'argent serait bien mieux employé pour la collectivité en manque d'équipements, maisons de retraite, crèches et logements ... 2 Je suis Riverain de la future ligne et inquiet de la phase de travaux :ni les passages de camions ni leur nombre ne sont précisés, les modalités d'entretien des voies dégradées par les camions non plus, le volume du bruit du chantier non plus …. Comment les travaux de sortie du tunnel vont être effectués sur la RN21 Agen-Layrac.?

	3 consommation d'énergie : nous sommes prêt a consommer quatre fois plus d énergie pour gagner quelques minutes sur un trajet alors que dans notre quotidien on nous demande d' éteindre notre téléviseur en veille et autres appareils pour le bien de notre planète !! on marche sur la tète . 4 l'entretien des nouvelles gares qui va s'en charger ? et le projet en lui meme qui va le financer? et pour combien ? je pense connaitre la réponse 5 l'impact sur l'environnement la faune et la flore ? les conséquences ? alors une belle lignes LGV pour des usagés aux trois quart de passage l' addition risque d'etre salée pour le de département . .donc voici mon opposition a ce projet.
1984	Envoyé le 08/12/2014 Nom : caminade Prénom : christian Département de résidence : 47 commune de résidence : Agen lieu concerné par vos observations (commune, département) : agen lot et Garonne AVIS : Sans réserves, je me réjouis pour Agen et ses habitants aux alentours de disposer un jour de cet atout majeur qu'est le tgv pour le rayonnement et le développement économique de cette cité d'où je suis natif. je suis soulagé que la LGV ne traverse pas la ville d'Agen, cette nuisance aurait été insupportable et horriblement coûteuse.
1985	Envoyé le 08/12/2014 Nom : subtil Prénom : Théo Département de résidence : 31 commune de résidence : saint Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : ST RUSTICE. AVIS : Bonjour, J 'ai 15 ans, j'aime la technologie et le progrès. Mais je trouve que la LGV ne profitera pas à tout le monde. Je souhaite que le budget dédié à cette ligne soit reporté sur l'éducation par exemple. Nos collèges manquent de moyens, de technologie. On ne s'y sent pas toujours bien. J'ai plein d'idées de ce qu on l'on pourrait faire avec quelques millions investis dans nos classes, notre cantine, nos salles de détentes, nos gymnases, nos terrains de sports, nos bibliothèques multimédia, nos bus qui nous amènent à l'école. Toutes les sorties que nous pourrions faire. Je rêve de ça et pour que mon rêve devienne réalité, je commence par

	dire NON à la LGV Bordeaux Toulouse.
1986	Envoyé le 08/12/2014 Nom : subtil Prénom : nina Département de résidence : 31 commune de résidence : saint Rustice lieu concerné par vos observations (commune, département) : 1 route des camps grands AVIS : Je suis contre la LGV Bordeaux Toulouse car elle va couper notre plaine en deux et la rendre horrible. venez nous voir sur le terrain : une voie ferrée existante, un tunnel en projet, un viaduc, des remblais, des merlons, une digue + une ligne à haute tension existante et une gravière avec des trous d'eau partout. Vous n'avez aucune considération pour notre campagne que nous déserterons un jour. Pourquoi ne considérez vous pas l'aménagement de la ligne actuelle ? Non à votre projet qui n'a aucun bon sens.
1987	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : PRECHAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : Régions AQUITAINE MIDI-PYRENEES et dept GIRONDE AVIS : Objet: GPSO Enquête d'utilité publique Monsieur le Commissaire enquêteur, Concernant ce projet; je vous informe des points suivants: Je fais complètement miens les termes des documents suivants: _ Le rapport très pertinent de la COUR des COMPTES _ L'Avis plein de raison du Député de la Gironde Gilles SAVARY (journal Sud Ouest) Je déplore également les atteintes désastreuses à la forêt de la Haute lande en Sud Gironde Je déplore aussi l' attitude totalement irresponsable qui consiste à détruire le site de la vallée du CIRON qui forme une entité vitale à la survie du vignoble des vins de SAUTErnes connus et appréciés dans le monde entier Je suis également contre le financement de tels projets pharaoniques et contre le financement par PPPrivé d'autant plus que BORDEAUX-TOULOUSE ne sera pas aidée par l' EUROPE Je suis donc POUR un TGV à 240 kmh sur les voies actuelles réaménagées.
1988	Envoyé le : 08/12/2014

Nom : Coordination Vigilance LGV Gironde
Prénom :
Département de résidence : 33
commune de résidence : -
lieu concerné par vos observations (commune, département) :
Gironde
AVIS :
Les réunions en Gironde sur le projet GPSO et sur l'Enquête Publique
Ces quinze réunions, organisées durant deux mois à l'initiative des élus, des associations, des organismes professionnels, ...ont rassemblé à chaque fois de très nombreux habitants opposés au projet de lignes nouvelles et demandant la modernisation des lignes existantes.

Mardi 7 octobre à 19h à Saint Médard d'Eyrans, salle des fêtes
Réunion publique organisée par Monsieur le Maire, son Conseil Municipal et l'association LGVEA
Sur les perspectives de l'enquête publique relative au projet L.G.V.

Vendredi 10 octobre à 19h30 à Cudos , salle des fêtes
Réunion publique organisée par l'association Les Amis du Barthos
Informations générales sur le projet de LGV: Triangle ferroviaire, nuisances, implication sur notre qualité de vie, ...
Information sur l'enquête publique: Objectif, durée, modalités pratiques, rôle des associations

Mardi 14 octobre à 19h à Castres , salle du presbytère (derrière l'église)
Le Maire et son conseil municipal vous invite au moment de l'ouverture de l'enquête publique à venir nombreux pour vous informer, connaître ses impacts sur notre vie quotidienne et vous permettre de réagir

Vendredi 24 octobre à 19h30 à Bernos-Baulac, salle des fêtes
Informations sur le projet de LGV: (Triangle ferroviaire, nuisances, implication sur notre qualité de vie, ...) et sur l'enquête publique: Objectif, durée, modalités pratiques, rôle des associations
Réunion publique organisée par l'association Les Amis du Barthos

Samedi 25 octobre à 18h à St Léger de Balson, salle de la mairie
Informations sur le projet de LGV et sur l'enquête publique: Objectif, durée, modalités pratiques, rôle des associations.
Appelons à la rénovation des voies ferrées existantes.
Réunion publique organisée par la municipalité et l'association LEA

jeudi 6 novembre de 10h à 13h à la salle des fêtes de Préchac
Réunion organisée par le syndicat des sylviculteurs

Vendredi 7 Novembre à 19h30 à la salle tartarin de LERM et MUSSET
Réunion publique organisée par l'association "Les Amis du Barthos"

Jeudi 13 novembre à 18h salle de la Forge, à Portets
Réunion publique à l'initiative de l'association des Amis du Mongenan avec la participation de nombreuses associations (Sepanso, LGPE, LGVEA, Les Amis de Mongenan), des élus de Portets, du SIGM, des viticulteurs, des usagers, élus de Portets opposés aux LGV. La mairie de Portets a convié à cette réunion des représentants de Réseau Ferré de France.

Jeudi 20 novembre à 19h salle polyvalente de Beautiran (33)
Réunion publique sur le dossier EUP GPSO organisée par la mairie de

	Beautiran Jeudi 20 novembre 2014 20h dans la Salle du Château à Cadaujac Réunion organisée par la mairie de Cadaujac Vendredi 21 novembre à 18h30 au Cercle de St Symphorien Réunion publique organisée par l'association L.E.A. avec le soutien des élus du Sud-Gironde Vendredi 21 novembre à 20h à Saint-Selve Réunion publique organisée par les élus avec la présence de nombreux élu(e)s locaux et régionaux et l'association LGVEA Jeudi 27 novembre à 20h30 à la salle des fêtes de Landiras Réunion publique organisée par l'association L.E.A. avec le soutien des élus du Sud-Gironde Vendredi 28 Novembre à 19h30 à la salle des fêtes Escaudes Réunion publique organisée par l'association "Les Amis du Barthos" Mardi 2 décembre 2014 18h Salle Nougaro à Langon Réunion organisée par la Commission d'Enquête avec la présence de RFF Jeudi 4 décembre à 20h30 aux Halles de Gascogne à Léognan (33) Réunion organisée par le Front de Gauche
1989	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : DETCHERRY Prénom : CHRISTIAN Département de résidence : 47 commune de résidence : COLAYRAC-SAINT-CIRQ lieu concerné par vos observations (commune, département) : LE BEDAT - 1176 ROUTE D'AGEN - COLAYRAC-SAINT-CIRQ - 47450 AVIS : CONTRIBUTION à l'enquête d'utilité publique 14 octobre 2014 au 08 décembre 2014. VINGT RAISONS D'ABANDONNER CE PROJET - Un projet dont la décision est contraire à l'article 1 du Grenelle de l'Environnement; - Un projet dont l'enquête publique est contraire à l'article l.121-12 du Code de L'Environnement;. - Un projet dont on ne connaît pas les modalités de financement; - Un projet contraire aux conclusions des Assises du Ferroviaire et aux priorités du gouvernement; - Un projet dont le principe de financement mis en avant depuis 2005 est remis en cause par la Loi n° 2014-872 du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire; - Un projet dont la justice doit se prononcer sur deux recours auprès du Tribunal Administratif de PARIS remettant en cause la légalité de l'enquête publique; - Un projet non financé par l'Europe; - Un projet inutile; - Un projet basé sur un débat public biaisé; - Un projet basé sur des fausses estimations de trafic; - Un projet ruineux; - Un projet non rentable; - Un projet qui accélère la dette du ferroviaire en FRANCE; - Un projet qui est une erreur économique; - Un projet qui ne créera pas d'activités, ni d'emplois; - Un projet non écologique; - Un projet qui fait exploser les tarifs des billets de train;

	- Un projet dont l'intérêt général reste à prouver; - Un projet qui se détourne des nouvelles orientations du ferroviaire en FRANCE; - Modernisation de la ligne existante = une solution techniquement prouvée. Communication inexistante de la municipalité de COLAYRAC-SAINT-CIRQ sur le sujet et sur le "projet" du Pont de Camélat (autre infrastructure à la conception ubuesque). Décisions prises par les municipalités respectives sur les deux projets sans avancer le moindre argument crédible, sachant que la population n'a pas été préalablement informée donc par voie de conséquence aucune consultation des administrés. SCANDALEUX lorsque l'on sait comment les électeurs ont été sollicités lors des dernières élections municipales par les deux listes en présence! L'UTILITE PUBLIQUE SE MESURANT JURIDIQUEMENT AU TRAVERS DU RATIO COÛTS / AVANTAGES RETIRES PAR LA COLLECTIVITE, CE PROJET NE MERITE, EN AUCUN CAS, CE QUALIFICATIF. CE PROJET LGV BORDEAUX-TOULOUSE et BORDEUX-DAX est INUTILE, RUINEUX, DEVASTATEUR. LA LGV NE PASSERA PAS PAR MOI !!!!!!! JE M'Y OPPOSE. Christian DETCHERRY Le 08 décembre 2014.
1990	Envoyé le : 08/12/2014 Nom : CHERBERO Prénom : Pierre Département de résidence : 64 commune de résidence : 64200 BASSUSSARRY lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 AVIS : J'ai indiqué les LANDES puisque nous sommes sur la portion BORDEAUX-DAX mais j'anticipe sans doute de peu l'étude sur son prolongement vers la frontière espagnole. Je pense que LGV et TGV ne sont plus des solutions d'avenir et qu'elles ne répondent pas aux besoins du pays et encore moins à ceux des habitants des territoires traversés. De plus pour nous "vendre" ces grands projets d'infrastructures, on nous sert des études "sur ou sous évaluées" selon l'objectif poursuivi par les grandes entreprises qui auront à les construire et auxquelles on "brade" un argent public dont on ne dispose plus. Donc puisqu'enquête il y a, je souhaite la réorientation de ces investissements vers la transition énergétique en développant des réseaux de proximité plus denses et moins polluants. Cela permettra aux investisseurs qui souhaitent venir dans notre pays de diversifier leurs lieux d'installations puisqu'avec des moyens de transports de qualité, mieux répartis et proches des métropoles, ils ne seront jamais très éloignées d'un axe de circulation plus important car la France n'est pas les USA ou la Chine. Il est donc temps d'arrêter ces projets coûteux et inutiles d'autant que les fameux PPP (Partenariats Public Privé) dont ils font souvent

	l'objet sont si généreusement négociés que les profits vont toujours dans la poche de l'investisseur et les pertes reviennent vers le "contribuable-pigeon"... (Voir ce soir même sur LCP l'édifiant reportage sur cette belle réussite de l'A 65 autoroute présentée celle-là aussi comme "indispensable"!... Je vous remercie de votre attention.
1991	Envoyé le 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 78 commune de résidence : Gif sur Yvette lieu concerné par vos observations (commune, département) : Préchac AVIS : Je suis totalement opposé au projet, principalement pour l'incohérence de son tracé incohérent car il rallonge la distance Bordeaux Dax de 20%, ce qui fait que la comparaison entre le projet actuel d'une ligne à 320 km/h et la solution de modernisation de la ligne actuelle pour la porter à 250 km/h revient au constat suivant: écart de temps sur Bordeaux Dax: certains disent 1 minute, les porteurs du projet avouent 5 minutes et la différence de coût: de 1 à 4....! Et de toute façon, il faudra bien entretenir la ligne actuelle Bordeaux Dax; donc l'argument des porteurs de projet partissent du tronc commun Bordeaux Beaulac est irrecevable car les lignes directes et classiques maintenues ne seront pas supprimées....!! Concernant Bordeaux Toulouse: on mettra 3h 30 pour faire Paris Toulouse par Bordeaux: le train ne sera pas compétitif contre l'avion Mais le tracé est incohérent à l'égard du risque écologique: pourquoi ne pas avoir épargné le bassin du Ciron et de ses affluents en faisant passer la ligne par Houeillès et Captieux; c'était beaucoup plus direct....!! et l'effet sur le Ciron aurait été nul...! Ce n'est pas surprenant que les viticulteurs du sauternes soient totalement hostiles au projet: le Ciron est leur poule aux oeufs d'or: tout le particularisme du Sauternais en dépend. Par ailleurs, la fragilité de la vallée du Ciron et sa qualité écologique ne sont un mystère pour personne. Comment des ingénieurs aussi sérieux que ceux qui pilotent le projet GPSO ont ils pu passer à coté de cela en concentrant sur Bernos-Beaulac le maximum de nuisance ?