

OBSERVATIONS DU PUBLIC FORMULEES AU 4 décembre 2014

Projet d'Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux

Numéro	Courriel
1	<p>Envoyé le :Mardi 14 octobre 2014 Nom :Sallaberry Prénom :Robert Département de résidence : 64 Commune de résidence :URRUGNE Lieu concerné par vos observations : URRUGNE AVIS : (1)Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne existante n'est utilisée qu'a 25 % de ses moyens. (2) Je pense que nous n'avons pas les moyens de dépenser des sommes colossales, dont nous n'avons pas encore l'idée de ce que cela va nous revenir, et sachant qu'un enfant qui naît aujourd'hui est déjà endetté de X 1000 euros je ne voudrai pas augmenter sa dette (nous allons être détesté de nos descendants)</p>
2	<p>Envoyé le : 14102014 Nom : Artola Prénom : Jacques Département de résidence : 64 Commune de résidence :Urrugne Lieu concerné par vos observations : Urrugne et Biriadou AVIS : Nous ne voulons pas de cette LGV Veuillez plutot a renforcer, amanager, la ligne existante, en y réalisant les amanagerments de confort pour les riverains Veuillez tout mettre en oeuvre pour arreter le saucissonage de notre territoire, pour ne fagner que quelques toutes petites minutes, qui de plus ne permettront plus les dessertes directes de Hendaye, saint-jean de luz-Ciboure, Biarritz...mais où est donc le benefice écologique ? Uniquement en tenant compte que de ce point ? Non a la nouvelle LGV. Nous n'en voulons pas. Et quant a la SNCF, elle devrait commencer par retrouver de la credibilité: j'ai 63 ans et j'ai voulu commencer a le deplacer en train il y a 3 ans...c'est une catastrophe. J'ai du me resigner a reprendre mon auto ! Je fais encore 60.000 kms par ans, un train plus sur me permettrait d'economiser ma santé, en confiant ne serait-ce que la moitié a la SNCF. Mais meme crédible, avec des gares éloignées c'est a vous decourager de prendre le train. En resumé : renovez la ligne existante et mes petits enfants ne seront plus de cette terre que la ligne ne sera toujours pas saturée. Jacques Artola</p>
3	<p>Envoyé le : 18/10/2014 Nom : - Prénom : Département de résidence : 33 commune de résidence : Beautiran lieu concerné par vos observations (commune, département) : Beautiran AVIS :</p>

	<p>J'ai été surpris voire choqué dans notre pays "démocrate" de recevoir, placé dans ma boîte aux lettres un bulletin de vote à remettre à la mairie sur lequel le seul choix possible est le "NON" à la LGV, accompagné d'une feuille explicative signée du maire, avec quelques lignes manuscrites pour "enfoncer le clou".</p> <p>Les arguments indiqués (pollution, paysage défiguré, promeneurs lésés...) sont d'autant moins valables que le seul "lésé" est le Château Le Tuquet dont le vignoble désherbé et traité chimiquement s'étend d'année en année en gagnant sur le peu de forêt qu'il nous reste...</p> <p>J'espère que vous pourrez lutter contre cette manipulation honteuse. Je garde, malgré ma déception, tout mon soutien au maire et au conseil municipal de Beautiran.</p> <p>Meilleures salutations,</p>
4	<p>Envoyé le : 19/10/2014 Nom : GAUBERT Prénom : ROGER PIERRE Département de résidence : 64 commune de résidence : 64122 lieu concerné par vos observations (commune, département) : 40 ET 64 AVIS :</p> <p>je suis oppose a ce projet qui consiste a créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilise qu'a 25% de ses capacitesK</p>
5	<p>Envoyé le : 20/10/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 21 commune de résidence : fontaine francaise lieu concerné par vos observations (commune, département) : 64 AVIS :</p> <p>Bonjour</p> <p>Tout simplement incompréhensible et indécent l' idée même de dégrader un site aussi préservé dans le seul but d'enrichir encore un peu plus ceux qui ne savent plus quoi faire de leur deniers ! entre colère et dégoût, mon coeur balance.</p>
6	<p>Envoyé le : 24/10/2014 Nom : rivera Prénom :jose Département de résidence : 33 Commune de résidence : begles Lieu concerné par vos observations (commune, département) :rue dilly prolongée bègles gironde AVIS :</p> <p>monsieur je vous fait part de mon étonnement, en effet je constate que des sondages sont actuellement en cours sur le chemin longeant les voies sncf juste a proximité du pont du dorat, en vue d'une extension pour une nouvelle ligne, je suis surpris d'autant que l'on m'avait affirmé que l'espace actuel était suffisant pour l'aménagement et l'emplacement d'une nouvelle voie, tandis que une extension de rff a cet endroit entrainera des travaux beaucoup plus conséquents me semble t'il, outre ces travaux il y a de fortes chances pour que rff soit dans l'obligation d'empiéter chez les quelques riverains sur cette petite portion,, je n'ai pas l'impression que cela soit la meilleurs solution car de toute façon la ligne sera obligé de rejoindre les autres sous le pont ce qui pour</p>

	<p>moi, entrainera d'importantes modifications pour une toute petite distance, j'ai du mal à voir le gain, je ne suis certes pas un expert mais je vous fait part de mon opinion merci de votre attention</p>
7	<p>Envoyé le 29/10/2014 Nom : CADE Prénom : Christian Département de résidence : 82 Commune de résidence : SAINT PORQUIER Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 82700 AVIS :</p> <p>Monsieur le Président de la commission d'enquête publique sur le LGV Bordeaux-Toulouse,</p> <p>Habitant à proximité de la future ligne LGV, je souhaiterais des murs anti bruit pour lignes ferroviaires et non pas un talus avec des arbres qui m'empêche pas le bruit de passer et d'autre part les arbres ne poussent pas très vite, voir pas du tout car en été il ne pleut pratiquement pas, donc le dessèchement est malheureusement inévitable.</p> <p>La ligne présente une courbure sinueuse et pourrait être atténuée en s'éloignant des habitations vers l'étang qui est à proximité.</p> <p>Je souhaiterais une aide financière conséquente pour le remplacement de mes fenêtres double vitrage par des fenêtres triple vitrage.</p> <p>Je ne comprends pas pourquoi vous voulez mettre une ligne LGV entre Bordeaux et Toulouse sachant que d'une part les comportements des français ont changé. Le covoiturage est en pleine expansion, Le bus entre ville est en pleine essor, Les billets à bas coûts dans l'aérien est devenu la norme.</p> <p>D'autre part cette ligne fait un détour de 148 kms pou rejoindre Paris alors qu'il y à une ligne direct en passant par Limoges-Poitiers !</p> <p>En passant par Bordeaux vous allez non seulement pas pouvoir respecter les critères pour concurrencer l'avion mais en plus vous ne pouvez plus prétendre son extension vers Barcelone.</p> <p>Sans compter 148 kms en plus fait perdre du temps aux voyageurs et qu'un TGV consomme beaucoup d'énergie, ce qui va encore plus diminué sa rentabilité.</p> <p>Ayant habité dans l'Est de la France avant d'habité dans le Sud Ouest et malheureusement pour RFF et la SNCF car non rentable, une ligne LGV fût créé reliant une petite ville de 8000 habitants du nom de Remiremont à Nancy d'une distance de 100 kms tout simplement car à l'époque le Président de Sénat habitait la petite ville de Remiremont.</p> <p>Ça me fait penser à un enfant roi qui voit dans un magasin qu'on va appeler Vinci un objet qu'il veut à tout prix et comme il n'y a pas de contre pouvoir, on lui donne son jouet sachant qu'au final, c'est la population française qui paie l'addition et que RFF et la SNCF devront être vendu à une entreprise privée à moins qu'on crée une</p>

	<p>nouvelle taxe qui va encore affaiblir la compétitivité Française.</p> <p>Pour éviter de voir sombrer l'entreprise publique RFF et la SNCF, il me semble plus judicieux de privilégier la ligne Paris-Limoges-Toulouse et de demander l'avis aux salariés de cette entreprise de ce prononcés car c'est avant tout les premiers concernés en cas de faillite.</p> <p>Je suis naturellement contre le projet Bordeaux-Toulouse qui est économiquement irresponsable.</p> <p>Je souhaiterais que la raison l'emporte, ce qui ferait de vous un homme avec une pensée libre plutôt que de satisfaire le lobbying et les politiques.</p> <p>Christian CADÉ 2974 RD 14 de la ville Dieu 82700 SAINT PORQUIER</p>
8	<p>Envoyé le 29102014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 Commune de résidence : BEAUTIRAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : BEAUTIRAN 33 AVIS : Bonjour</p> <p>je suis opposé au projet LGV Bordeaux-Toulouse :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La situation économique actuelle ne permet pas d'investir dans ce projet 2. Ce projet va dénaturer le cadre de vie de notre commune 3. Il va sacrifier des parcelles viticoles 4. Il va générer des nuisances sonores et sur la circulation 5. Le tracé prévu passe sur le périmètre de protection des sources qui fournissent l'eau potable de la commune <p>Merci d'annexer ce document au registre de l'enquête publique</p> <p>Cordialement</p>
9	<p>Envoyé le 01112014 Nom :- Prénom : - 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 de ligne à grande vitesse est une TOTALE ABERRATION c'est une folie supplémentaire qui flatte seulement l'ego de quelques élus irresponsables et menteurs, qui se fichent complètement de savoir si ce projet tuera tout sur son passage et anéantira les vies de milliers de personnes par la destruction de leur environnement, de leur habitat et de leur travail.</p>

même la Cour des Comptes a laissé fuiter ses conclusions dernièrement conclusions qui viennent corroborer ce que la majorité des gens sensés pensent, comme par exemple :

des prévisions de trafic surestimées,
des coûts sous estimés (alors que ces coûts sont colossaux)
une pertinence de la grande vitesse inadaptée
une rentabilité nettement insuffisante en raison d'une politique de construction «systématique» de lignes à grande vitesse alors que le besoin n'est pas là...

Le réseau ferroviaire français à grande vitesse est «peu cohérent» et trop coûteux, a estimé la Cour des Comptes

Ce «choix systématique de la grande vitesse ferroviaire a abouti à un système inutile, irrationnel, coûteux et peu utilisé donc non rentable.

Le financement des LGV n'est pas assuré.

Qui va payer ?

L'Etat n'a pas d'argent, il est endetté

Les Région n'ont pas d'argent, elles sont endettées

Les Communes n'ont pas d'argent, elles sont pauvres et endettées

Qui va payer ?

Les "dindons" qui vont se faire exproprier de leur logement et qui seront à la rue ?

Les "dindons" qui n'auront plus de travail car leur outil de travail aura disparu pour laisser passer les trains vides ?

Les "dindons" qui seront devenus SDF et chômeurs ?

Une nouvelle taxe que personne ne pourra payer et qui nous étouffera encore plus

Tout ceci est d'une irresponsabilité inimaginable. Nos élus veulent construire des LGV inutiles sans avoir l'argent pour financer les projets et en plus que les trains ne viennent surtout pas passer près de leur propriété, pour ne pas les déranger, pour ne pas faire baisser le prix de leur patrimoine.

ainsi Monsieur Rousset qui était contre tant que la LGV devait passer à Pessac mais qui est tout à fait pour maintenant qu'il est tranquille qu'il ne sera pas importuné, qu'il ne se retrouvera pas à la rue et qu'il ne sera pas au chômage.

La Cour des comptes préconise également de :

faire prévaloir l'évaluation socio-économique des projets de LGV

annoncés, concentrer en priorité les moyens financiers sur

l'entretien du réseau existant,

ne pas continuer sur des projets non rentables dont la fréquentation a été , à chaque fois surestimée

le modèle LGV à vécu, il est «à bout de souffle», il n'a plus d'avenir

son coût sous estimé est devenu insoutenable et ingérable

les conditions de pertinence d'un tel projet ne sont pas remplies

aucun financement n'est assuré et personne ne peut dire qui peut l'assurer

ce projet de LGV est d'une incommensurable bêtise, d'une nullité démesurée et d'une inutilité illimitée

un projet sans argent, sans financement (RFF est endettée pour des siècles : l'écotaxe ayant même été abandonnée)

qui ne peut rien apporter autre que des trains vides

	<p>nous sommes face à des projets stupides (tels ceux dont l'actualité nous parle tous les jours) qui n'apportent que de la désolation, de l'incompréhension et de la misère</p> <p>il faut plutôt se pencher sur comment faire pour désendetter la France et pas pour la noyer encore plus dans une gouffre sans fond où on ne voit ni l'eau ni l'argent</p>
10	<p>Envoyé le : 03/11/2014 Nom : RAMBAUD Prénom : Elisabeth Département de résidence : 66 commune de résidence : Perpignan lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyrans AVIS :</p> <p>Je désire exprimer mon étonnement et mon opposition aux projets de Ligne ferroviaire "à grande vitesse » partant du Sud de Bordeaux. Dans l'état actuel d'endettement de la France, comment n'a-t-on pas enterrer ce projet ruineux dans l'investissement et sûrement faiblement rentable? la mise en état du réseau existant est peut-être nécessaire mais, dans la situation économique actuelle,, dépenser tant pour gagner quelques minutes de transport est absurde. Le poids de cette dépense financière n'est encore pas ce qui me choque le plus..</p> <p>Nous avons à et autour de Saint Médard d'Eyrans un patrimoine paysager (vignes, bois, marais..) et architectural (château, bâtisses anciennes, et même un chalet) magnifique que nous, citoyens de 2014, que nous avons à considérer, respecter et n'avons pas le droit de détruire à la légère. Moralement, avons nous le droit de priver de ces beautés et de ces ressources naturelle les jeunes générations de bordelais, girondins mais aussi touristes français ou étrangers. Le progrès , la croissance économiques demandent parfois des sacrifices mais dans ce cas là les pertes sont totalement disproportionnées au gain. Je suis ahurie que ce projet existe encore, je souhaite qu'il disparaisse et sois vite oublié !</p>
11	<p>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) : Bordeaux-Saint Medard d'Eyrans AVIS :</p> <p>OBSERVATIONS RELATIVES A LA CREATION D'UNE 3eme VOIE FERREE ENTRE BORDEAUX ET SAINT MEDARD D'EYRANS :</p> <p>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 ?</p> <p>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.</p>

	<p>3°/ cette troisième voie va s'arrêter juste à l'endroit où le tronçon 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.</p>
12	<p>Envoyé le : 04/11/2014</p> <p>Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : BERNOS-BEAULAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : BERNOS-BEAULAC AVIS :</p> <p>Projet ridicule alors que la FRANCE est au bord du gouffre, l'état à plus besoin de cet argent pour renflouer certaines caisses. exp: Blocage des retraites, Allocations Familiales, augmentation de l'électricité et du Gaz à la veille de l'hiver, augmentation de la TVA, etc...</p> <p>Non à ce projet qui sera comme les TGV non rentable.</p> <p>Cordialement</p>
13	<p>Envoyé le : 04/11/2014 Nom : LAGUIONIE Prénom : Patrick Département de résidence : 33 commune de résidence : TARGON lieu concerné par vos observations (commune, département) : REGIONS AQUITAINE ET MIDI-PYRENEES AVIS :</p> <p>Je suis opposé à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.</p> <p>En effet ces projets comme bien d'autres grands projets lancés dans la dernière décennie sont des aménagements planifiés dans le contexte des années 1980 et sur l'état de la nation à cette époque. Leur modèle économique et sociétal est périmé. Nous n'en sommes plus là ! Ils ne sont pas réalistes en l'état dans les contextes budgétaires, environnementaux et ne correspondent pas aux critères de durabilité et aux attentes du public usager du service public de transport.</p> <p>L'heure n'est plus à la construction de nouvelles infrastructures invasives qui ne seront jamais rentabilisées sans les aides des collectivités qui voient les subsides de l'Etat se raréfier. Halte au gaspillage de l'argent public !</p> <p>A l'heure des transports aériens low-cost, le TGV sur des longues distances est trois fois trop cher et n'apporte que peu de gain de temps à une minorité. Notre belle technologie est malheureusement celle des années 80 : énergivore et non durable.</p> <p>A l'heure de la visioconférence par internet, des télécommunications toujours plus performantes, certains déplacements professionnels nationaux voire internationaux ne sont plus nécessaires. Il est désormais possible de travailler depuis son secteur d'habitation. Encourageons ces pratiques : relocalisons les activités de façon</p>

	<p>durable !</p> <p>Arrêtons de surconsommer et de toujours vouloir créer du neuf en abandonnant l'existant !</p> <p>Pour des parcours sur des moyennes distances pourquoi ne pas améliorer les infrastructures existantes ? On pourrait alors parler d'intérêt et d'utilité publics !</p>
14	<p>Envoyé le : 05/11/2014</p> <p>Nom ; Nony</p> <p>Prénom : Sylvie</p> <p>Département de résidence : 33</p> <p>commune de résidence : Bordeaux</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sud de Bordeaux</p> <p>AVIS :</p> <p>J'ai examiné les dossiers et lu de nombreux articles de presse.</p> <p>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%).</p> <p>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 ?</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

	<p>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.</p> <p>C'est l'idée de République qui est piétinée.</p>
15	<p>Envoyé le : 05/11/2014 Nom : Molle Prénom : Donatienne Département de résidence : 68 commune de résidence : Colmar lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint-Médard d'Eyran (33650) AVIS :</p> <p>OBSERVATIONS RELATIVES A LA CREATION D'UNE 3eme VOIE FERREE ENTRE BORDEAUX ET SAINT MEDARD D'EYRANS :</p> <p>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 ?</p> <p>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.</p> <p>3°/ cette troisième voie va s'arrêter juste à l'endroit où le tronçon 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.</p>
16	<p>Envoyé le : 05/11/2014 Nom : Guinard Prénom : Marie Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Médard d'Eyran 33650 AVIS</p> <p>Je souscris entièrement aux observations suivantes :</p> <p>OBSERVATIONS RELATIVES AUX LIGNES NOUVELLES BORDEAUX-TOULOUSE/BORDEAUX-DAX :</p> <p>Ce projet ne peut être considéré comme d'intérêt général ou même simplement utile car :</p> <p>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.</p> <p>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</p>

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 service rendu au plus grand nombre d'utilisateurs).

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 construction 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 inventoriées 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.
17	<p>Envoyé le : 05/11/2014 Nom : Guinard Prénom : Marie Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Médard d'Eyran 33650 AVIS :</p> <p>Je souscris entièrement aux observations suivantes :</p> <p>OBSERVATIONS RELATIVES AUX LIGNES NOUVELLES BORDEAUX-TOULOUSE/BORDEAUX-DAX :</p> <p>Ce projet ne peut être considéré comme d'intérêt général ou même simplement utile car :</p> <p>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, ...)</p> <p>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.</p> <p>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 service rendu au plus grand nombre d'usagers).</p> <p>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.)</p> <p>5°/ La constructions de ces lignes va entraîner des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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.</p> <p>6°/ Nuisances sonores :</p> <p>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 !</p> <p>AU CONTRAIRE</p> <p>7°/ La rénovation et la sécurisation des voies existantes, conjuguée à l'utilisation, pour les liaisons les plus rapides, de matériel</p>

	<p>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 ?)</p> <p>- 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)</p> <p>Le gain de 15 minutes sur un tel trajet justifie t'il :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>- 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 ?</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p>
18	<p>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 33650 AVIS :</p> <p> Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entrainer des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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.</p>

	<p>Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
19	<p>.Envoyé le : 05/11/2014 Nom : bonnet Prénom : herve Département de résidence : 33 commune de résidence : isle st georges lieu concerné par vos observations (commune, département) : isle st georges AVIS :</p> <p>Je suis opposé à la réalisation du projet de construction d'une ligne à grande vitesse pour les raisons suivantes :</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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.

	<p>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.</p> <p>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 !</p>
20	<p>Envoyé le : 09/11/2014 Nom : LEVEUGLE Prénom : XAVIER Département de résidence : 33 commune de résidence : MERIGNAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS :</p> <p>Veillez 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 de 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.</p> <p>Il est désormais bien connu que ce projet est :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ruineux : 13 G€ en euros 2011, hors dépassements..., - dévastateur : le plus beau massif forestier d'Europe et des sites comme Natura 2000 dévastés sur plusieurs milliers d'hectares, - inutile : car destiné à moins de 10% des clients de la SNCF, 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 70km !. <p>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...il n'est pas 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).</p> <p>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, tels que 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.</p>

	<p>Là où je rejoins les fervents défenseurs du projet, c'est la nécessité d'améliorer la desserte Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne (et plus généralement le réseau SNCF et plus particulièrement le réseau île de France - que je n'habite pas) ; ceci est possible par l'amélioration et le réaménagement des voies existantes pour un coût inférieur à 3 G€ et résultat en terme de temps de trajet quasi équivalent à 15 ou 20 mn près.</p> <p>Je ne demande donc que soit étudié cette dernière option, plus raisonnable financièrement, plus respectueux de l'environnement et des populations locales, plus utile pour la collectivité et ... plus conforme à l'intérêt général.</p> <p>X.LEVEUGLE</p>
21	<p>Envoyé le : 09/11/2014 Nom : VALVERDE Prénom : Monique Département de résidence : 33 commune de résidence : St Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Médard d'Eyrans AVIS :</p> <ul style="list-style-type: none"> -NON hauteur des remblais ou la profondeur des déblais et de ses conséquences en cas d'absence de contrepartie suffisante de la part de R.F.F. -NON à l'emprise du projet au sol et ses conséquences en terme de coupure du territoire et des voies de communication. -NON à la création d'un nouveau couloir de nuisances en plus de ceux déjà existants. -NON à une vision polluée de la commune par une nuée de poteaux électriques, de caténaires, de grillages de protection de murs antibruit, de transformateurs électriques..... -NON à l'ambiance sonore FORTEMENT dégradée et de ses conséquences SUR NOTRE SANTE, de NOTRE SOMMEIL, sur la QUALITÉ DE VIE que les personnes on choisi en s'implantant à la campagne..... -NON aux dégradations des paysages, la protection des espaces naturels, la destruction de (ZONE NATURA 2000) d'intérêt Écologique, Faunistique et Floristique... -NON à la perte de terrains destinés à l'urbanisation et sa désorganisation. -NON au risque potentiel climatique (inondations) pour les habitations se trouvant au bas des remblais.... -NON à la façon dont R.F.F. compte préserver les cours d'eau traversés, la zone humide des bords de Garonne, les nappes phréatiques..... -NON à la spoliation de mon bien et à l'anéantissement de notre labeur. Je veux que mon bien SI DUREMENT GAGNE, puisse être transmis à mes descendants.

	<p>-OUI à la demande aux communes de développer le tourisme, MAIS COMMENT OFFRIR DES CHAMBRES D'HÔTES, avec l'argument d'un cadre de vie magnifique au milieu des vignes, si les pensionnaires ou touristes sont agressés par un urbanisme ferroviaire incessant sur le plan visuel et auditif ?</p> <p>JE REFUSE CATÉGORIQUEMENT LA CRÉATION DE LA LGV.</p>
22	<p>Envoyé le : 09/11/2014 Nom : VALENTIN Prénom : Bernard Département de résidence : 33 commune de résidence : St Medard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Medard d'Eyrans AVIS :</p> <p>ENQUETE GPSO Du 24 octobre au 08 décembre 2014</p> <p>-NON à la hauteur des remblais ou la profondeur des déblais et de ses conséquences en cas d'absenbernard.ce de contrepartie suffisante de la part de R.F.F. -NON à l'emprise du projet au sol et ses conséquences en terme de coupure du territoire et des voies de communication. -NON à la création d'un nouveau couloir de nuisances en plus de ceux déjà existants. -NON à une vision polluée de la commune par une nuée de poteaux électriques, de caténaires, de grillages de protection de murs antibruit, de transformateurs électriques..... -NON à l'ambiance sonore FORTEMENT dégradée et de ses conséquences SUR NOTRE SANTE, de NOTRE SOMMEIL, sur la QUALITÉ DE VIE que les personnes on choisi en s'implantant à la campagne..... -NON aux dégradations des paysages, la protection des espaces naturels, la destruction de (ZONE NATURA 2000) d'intérêt Écologique, Faunistique et Floristique... -NON à la perte de terrains destinés à l'urbanisation et sa désorganisation. -NON au risque potentiel climatique (inondations) pour les habitations se trouvant au bas des remblais.... -NON à la façon dont R.F.F. compte préserver les cours d'eau traversés, la zone humide des bords de Garonne, les nappes phréatiques..... -NON à la spoliation de mon bien et à l'anéantissement de notre labeur. Je veux que mon bien SI DUREMENT GAGNE, puisse être transmis à mes descendants.</p> <p>-OUI à la demande aux communes de développer le tourisme, MAIS COMMENT OFFRIR DES CHAMBRES D'HÔTES, avec l'argument d'un cadre de vie magnifique au milieu des vignes, si les pensionnaires ou touristes sont agressés par un urbanisme ferroviaire incessant sur le plan visuel et auditif ?</p> <p>JE REFUSE CATÉGORIQUEMENT LA CRÉATION DE LA LGV.</p>
23	<p>Envoyé le : 10/11/2014 Nom : DUPLAN Prénom : Georges Département de résidence : 33 commune de résidence : Villenave d'Ornon lieu concerné par vos observations (commune, département) : Villenave d'Ornon, Gironde, PK: 6,5</p>

	<p>AVIS : Commune de Villenave d'Ornon - point PK 6,5</p> <p>OBJET: Mur anti bruit a prévoir le long de la voie ferrée</p> <p>Dans le chapitre 3 "Apports positifs et effets négatifs a corriger" Page 30 - Tableaux des niveaux sonores des bâtiments</p> <p>* colonne récepteur 0103732 - habitation collective en R+2 et NON un Rdc * colonne récepteur 0103694 - habitation collective en R+2 et NON un Rdc * colonne récepteur 0103623 - habitation individuelle en R+1 et NON un Rdc</p> <p>soit un total de 53 logements concernés</p> <p>Compte tenu de ces précisions nous formulons la demande d'installation d'un mur anti bruit a placer le long de la voie ferrée coté Nord au minimum entre :</p> <p>le pont existant sur la voie ferrée (rue Fernand Coin) et l'Allée de Sallegourde.</p> <p>Nous espérons que RFF ne négligera le cadre de vie des occupants de ces 53 logements, même si la majorité sont des logements sociaux.</p> <p>Pour infirmation: Précision aussi concernant le plan d'implantation du projet de la halte de villenave d'ornon inclus dans le dossier. Sur le plan n'apparaissent pas les deux bâtiments collectifs 0103732 et 0103694 mais un parc boisé qui n'existe malheureusement plus.</p>
24	<p>Envoyé le : 11/11/2014 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</p> <p>AVIS :</p> <p>En guise de préambule, je relève et ce, depuis son origine (dossier sorti des cartons en 2005), que notre commune de Saint-Médard-d'Eyrans 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.</p> <p>Du fait de cette simultanéité, mon avis s'entend à la fois pour la création des lignes nouvelles mais aussi pour l'aménagement des voies existantes entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans. Raison pour laquelle je viens à déposer mes observations dans les deux rubriques.</p> <p>Constats/remarques</p> <p>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</p>

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 entraînerait 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'Eyrans 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 inmanquablement 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

	<p>pêche elle aussi, autant par «optimisme» (par une exagération significative du niveau des trafics dicit 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 préliminaires» de ces mêmes projets.</p> <p>Conclusion</p> <p>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.</p> <p>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 ?</p> <p>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 pourrions pas disposer pour ces tronçons, ces derniers ne rentrant pas dans le champ de compétences de Bruxelles.</p> <p>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 ?</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Je vous rends donc mon avis bien évidemment négatif sur ces projets que je désapprouve au plus haut point et en tous points.</p>
25	<p>Envoyé le : 12/11/2014 Nom : Garcia Prénom : henry Département de résidence : 47</p>

	<p>commune de résidence : Layrac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Layrac AVIS : soutient le projet H228TER proposé par la Municipalite de LAYRAC moins habitations detruites moins bruyant pour ecole élémentaire LGV plus lointaine au delà autoroute moins visible de la place royale ainsi que de l'eglise classée au patrimoine</p>
26	<p>Envoyé le : 16/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 32 commune de résidence : Condom lieu concerné par vos observations (commune, département) : Xaintrailles, lot et garonne AVIS : Le rapport coût/avantages retirés par la collectivité ne permet en aucun cas à ce projet de mériter le qualificatif d'utilité public. Ce projet est dévastateur : perte de valeur du patrimoine naturel et bâti Ce projet est inutile : 15 minutes gagnées pour 9 milliards d'euros, Ce projet est ruineux : il existe des besoins fondamentaux que l'état et les régions ne réussissent même pas à couvrir.</p>
27	<p>Envoyé le : 16/11/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 32 commune de résidence : Condom lieu concerné par vos observations (commune, département) Xaintrailles, lot et garonne AVIS : Le rapport coût/avantages retirés par la collectivité ne permet en aucun cas à ce projet de mériter le qualificatif d'utilité public. Ce projet est dévastateur : perte de valeur du patrimoine naturel et bâti Ce projet est inutile : 15 minutes gagnées pour 9 milliards d'euros pour une minorité de français résidant dans les grandes métropoles Ce projet ruineux : il existe des besoins fondamentaux que l'état et les régions ne réussissent même pas à couvrir. Aucune LGV n'est rentable et en plus le projet est ficelé sur une sous estimation des coûts et une surestimation du trafic et du nombre de voyageurs. A quoi servent donc les jugements de la cours des comptes ? Pourquoi ne pas suivre les solutions mises en place par les pays du nord de l'Europe : respect des finances publiques, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement ?</p>
28	<p>Envoyé le : 16/11/2014 Nom : alem Prénom : yvette Département de résidence : 33 commune de résidence : podensac lieu concerné par vos observations (commune, département) :st médard d'eyrans rue des fauvelles AVIS : 1Mes observations : la dévaluation d'un bien immobilier que les</p>

	<p>personnes ont mis presque une vie à ...acquérir sans pouvoir dans le meilleur des cas le vendre.... ou à perte !</p> <p>Les nuisances sonores causée par les travaux .et en plus faisant passer la route venant de cadaujac devant rue des fauvelles et a proximité des écoles il y aura de l 'insécurité causée par le roulage</p> <p>LE futur mur anti bruit qui va être à l'aplomb des maisons va créer une gêne visuelle importante;sans compter les travaux qui vont durer plusieurs mois(année) auront une incidence sur la santé pour les personnes résident à proximité</p>
29	<p>Envoyé le : 17/11/2014 Nom : BEAUFRANC Prénom : Gilles Département de résidence : 33 commune de résidence : merignac lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33</p> <p>8. Merci de nous indiquer votre adresse électronique. L'indication de votre mail permettra l'envoi d'un accusé de réception de vos observations. g.beaufranc@lacampagne.fr</p> <p>9. Saisissez ici vos remarques et observations. Je soutiens je grand projet ferroviaire du Sud Ouest avec les lignes Bordeaux-dax et Bordeaux-Toulouse et j'entend que mon soutien citoyen soit pris en compte dans le cadre de l'enquête publique préalable engagée concernant la suppression des passages à niveau N°9,10,11,12,13,14 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.</p> <p>Oui à la LGV pour renforcer la compétitivité de nos territoires Oui à la LGV pour créer de l'emploi localement Oui à la LGV pour l'avenir de nos générations</p>
30	<p>Envoyé le : 17/11/2014 Nom : ciaponi Prénom : gérard Département de résidence : 47 commune de résidence : layrac lieu concerné par vos observations (commune, département) :layrac 47 AVIS</p> <p>Pour la voie LGV, quelque soit le tracé , je suis CONTRE ce projet, car cela va détruite tout le site où j'habite. Si la ligne passe à coté de chez moi, qui va nous dédommager des nuisances que cela va produire? Entre la poussière , le bruit , les odeurs des engins de travaux, puis le bruit du train, comment vais je supporter ces désagréments, je suis en invalidité et reste très souvent à la maison. Je vais devoir supporter tous les inconvénients des chantiers lors de la construction de la voie LGV mais quels avantages? Pourquoi , dans ce cas dois je dire oui à ce projet ? Je suis CONTRE et le revendique. Ma maison va subir une dévaluation importante , je me trouverai entre l'autoroute(existante) et la voie LGV (à construire) les travaux effectués , l'achat d'un terrain jumelé à ma propriété que j'ai arboré avec plus de 90 arbres, vont-ils représenté un avantage pour moi, en cas d'expropriation, je n'en suis pas sûr du tout. Le coût des maison</p> <p>s est au plus bas et je ne pense pas trouver aussi bien ailleurs</p>

	quelque soit la ville ou le village si je dois partir. Donc, Je le répète ,je suis CONTRE ce projet D'autre part, je suis dans une zone inondable et ce projet, met en danger mon habitation car une digue de plus dans cette plaine du Gers et de la Garonne fera sûrement modifier la cours des crues et je pense que toutes les maisons aux alentours vont subir des dégâts considérables même dans la zone au bas de Layrac qui jusqu' à présent était relativement épargnée.
31	<p>Envoyé le : 17/11/2014 Nom : fouillade Prénom : jean-paul Département de résidence : 33 commune de résidence : saint-selve lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint-selve gironde AVIS :</p> <p>je suis contre le projet de lgv bordeaux espagne en effet le projet de la lgv est deja des annees 80 ,on voit le resultat de la1 partie qui au final donnera peut de gain de temps.la suite du projet coutera encore plus d'argent aux collectivitees et aux contribuables est il raisonnable en ce temps de crise.pourquoi ne pas reamenager la ligne actuelle?il serait bien que l'on reconnaisse les erreurs de choix surtout a l'heure de la telecommunication actuelle</p>
32	<p>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 :</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 ? <p>Notre opposition à ce projet est donc forte.</p> <p>Mr et Mme MOURLANNE</p>
33	<p>Envoyé le : 17/11/2014 Nom : laforgue Prénom : arnaud Département de résidence : 47 commune de résidence : layrac lieu concerné par vos observations (commune, département) : layrac, caudecoste, lot et garonne AVIS :</p>

	<p>je suis exploitant agricole sur les communes de Layrac et caudecoste. le tracé actuel impacte deux îlots sur des propriétés exploitées en fermage par l'EARL Laforgue dont je suis gérant. je risque donc de perdre entre 15 et 20 ha de SAU sur les 70 que compte mon exploitation. je n'est pas prétention à m'opposer au projet LGV. je souhaiterai étudier avec vos services le moyen de compenser ces pertes en retrouvant dans un rayon proche les mêmes surfaces afin de pérenniser ma structure</p> <p>laforgue arnaud gérant de l'EARL Laforgue siège social "cauzette" 47220 st nicolas de la Balerme. tél : 06/85/94/52/37 0553953124.</p>
34	<p>Envoyé le : 08/11/2014 Nom : lunardi Prénom : dominique Département de résidence : 33 commune de résidence : saint selve lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint selve - 33650 AVIS : remarques concernant LGV</p> <p>impacts écologique catastrophique pour une utilité peu crédible. Un déficit annoncé comme pour l'autoroute Bordeaux-Langon-Pau. Une utilité surfaite Un gain de temps relatif entre Toulouse et Bordeaux par apport aux trains existants actuellement. Calcul de l'utilité collective environnemental et et réalité économique pas pris en compte</p>
35	<p>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,</p> <p>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.</p> <p>Si un déplacement rapide Paris -Toulouse est nécessaire, la Navette Air France est là pour cela.</p> <p>Cordialement,</p>
36	<p>Envoyé le :19/11/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint-Morillon lieu concerné par vos observations (commune, département) : GPSO AVIS : Comme individus, nous sommes en permanence sollicités pour faire des économies d'énergie. Et si on regardait de près ce grand projet à GRANDE vitesse ?? La consommation d'énergie augmente avec le CARRE</p>

	<p>DE LA VITESSE , nous l'avons appris au Lycée, niveau Première , avec la formule $E=1/2 m v^2$, m en Kg, E en Joules, et v en m/s. N'est ce pas se moquer des individus en leur demandant des efforts au quotidien alors que des travaux de cette sorte seront des gouffres d'énergie ?</p>
37	<p>Envoyé le : 20/11/2014 Nom : Benesse Prénom : jean michel Département de résidence : 33 commune de résidence : saint morillon lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint morillon AVIS :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Signé, Jean Michel BENESSE Maire de Saint-Morillon.</p>
38	<p>Envoyé le : 20/11/2014 Nom : DENEY Prénom : Rémy Département de résidence : 33 commune de résidence : GRADIGNAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS et les tracés Bx Toulouse et Bx Dax AVIS :</p> <p>Mesdames, Messieurs les Commissaires enquêteurs,</p> <p>Je suis concerné par les travaux en sortie de St Médard d'Eyrans : notre maison familiale où vit encore ma grand mère et où j'envisage de m'installer à moyen terme, se situe à environ 300 m de la ligne de chemin de fer dans une zone encore préservée de l'urbanisation qui s'est orientée vers le vignoble (appellation Pessac Léognan) et où se situe le château classé d'Eyran.</p> <p>Les projets de LGV et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux qui font l'objet de l'enquête publique ne me semblent répondre en rien aux critères d'utilité publique. Ces nouvelles infrastructures vont induire des dégâts et des nuisances</p>

irréversibles sur notre environnement : captation des terres naturelles et agricoles et notamment viticoles dont on connaît l'intérêt pour la région et le pays, saignées et ouvrages d'art dans les zones humides et Natura 2000, passages sur des aires de captage d'eau potable, bouleversement des réseaux, des voiries, des écoulements d'eau (risque pour l'Isle St Georges déjà en zone inondable) , bruit et circulations d'engins de transport et de terrassement durant les travaux alourdissant le bilan carbone, stockage des déblais ...

La circulation des TGV sur les nouvelles LGV sera à l'origine d'un renforcement des nuisances sonores et visuelles déjà existantes dans le fuseau retenu (A62, RD1113...).

Le village de Saint Médard d'Eyrans notamment, déjà traversé par la RD 1113, l'A62 et la ligne de chemin de fer existante mais non clivante, sera désormais coupé en deux, on peut dire sans exagération, éventré ; de nombreux habitants sur l'emprise de la 3ème voie seront expropriés, les autres soumis à une pression et à des nuisances hors normes sans parler de la dévalorisation des propriétés qui jouxtent la ligne. La communauté villageoise n'existera plus. L'église, le cimetière, le monument aux morts, la salle polyvalente, le stade seront d'un côté de la ligne et des murs anti-bruits ; la mairie, les écoles, la poste, les commerces, les tennis, l'ancienne salle des fêtes de l'autre...

D'un coût faramineux (près de 10 milliards d'euros au total soit près 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. En outre ils donneront lieu à des contentieux longs et coûteux relatifs à l'expropriation, à la dévalorisation des patrimoines et à l'indemnisation des nuisances, sans parler des manifestations sur les sites dont on sait de quelle façon tragique elles peuvent se terminer (cf Aéroport de Notre dame des Landes, Barrage de Sivens...). Ces coûts ont-ils été intégrés dans la valorisation globale du projet ?

Déjà un premier contentieux relatif au tracé dans le fuseau Nord de Mont de Marsan : à Uchacq et Parentis, les habitants réclament 1,5 millions d'Euros à RFF pour avoir déplacé le tracé initial de la LGV après l'intervention probable d'un conseiller de Bercy, en situation de conflit d'intérêt, renvoyé en correctionnelle par le juge Van Ruymbeke : le premier tracé traversait le jardin de la maison de sa mère ! (Sud Ouest 17 novembre 2014)

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, des emplois locaux et de la recherche énergétique.

Nos campagnes et nos villages seront défigurés à jamais et, le comble, ce seront ses habitants qui devront financer, avec leurs impôts, ce désastre !

Des choix plus cohérents en matière de transports publics doivent être faits et il n'est nul besoin de rajouter au désordre ambiant 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 ? nous ne vivons plus à l'époque des 30 glorieuses !)

Rappelons en effet que la LGV Paris Bordeaux va finir par être mise en fonctionnement (il faudrait en tirer quelques enseignements avant de foncer sur son extension vers Toulouse et Dax...), que la région

Sud Ouest a investi sur des plateformes aéroportuaires d'envergure (Toulouse, Bordeaux, Biarritz notamment mais aussi Agen et Pau) qui s'orientent vers le low cost pour concurrencer le rail, que des autoroutes nombreuses et parfois non rentables sillonnent la région (A62, A65, A63), que le gouvernement a annoncé récemment l'ouverture à la concurrence de lignes d'autocars... Quelle cacophonie alors que les usagers quotidiens du rail voyagent dans des conditions de plus en plus mauvaises : trains bondés, retards à répétition sur le TER Bordeaux Agen par exemple. (cf article de Sud Ouest du 13 octobre 2014« Les usagers du TER au bord de la crise de nerfs»

Par ailleurs, ce projet est déjà daté : ses grands principes reposent sur une analyse d'avant 2010. 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, technologiques 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 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 le fragilise considérablement. L'évolution des modes de transports et surtout des besoins de transports avec l'ouverture d'une

◆re de la télématique et des relations dématérialisées entre toutes les parties du monde réduira sans aucun doute les mouvements physiques et les besoins de transports.

Pour toutes ces raisons je donne avec détermination et en conscience, un avis totalement défavorable aux projets LGV de RFF au sud de Bordeaux et à leur extension vers Toulouse et Dax.

Avec l'association LGVEA dont je suis membre, je souhaite poser une série de questions à répercuter sur RFF si les réponses ne peuvent être trouvées dans les documents de l'enquête publique.

Questions à la Commission

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 (mais à quel prix !!) 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. Je n'ai 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.

Ce projet GPSO sera-t-il financé par l'Europe comme l'affirme le Président Malvy ? Y aura-t-il des PPP ?

4. « Le lancement de nombreux projets dont la rentabilité socio-économique est insuffisante est d'autant plus inquiétant que les bilans à posteriori des lignes à grande vitesse mettent en évidence une rentabilité en général bien plus faible qu'espérée initialement en raison d'une sous-estimation des coûts et une surestimation du trafic assez systématiques. ». C'est ce que nous dénonçons depuis 5 ans.

Que répondez-vous ? Peut-on raisonnablement lancer un projet semblable ?

5. « Pour la bonne information du public l'Autorité Environnementale recommande de compléter le tableau des meilleurs temps par un tableau des temps moyens... ». (p. 18) Si j'ai trouvé le tableau des meilleurs temps (Notice explicative p. 300), je n'ai pas trouvé les temps moyens qui correspondent à 80% des trains qui circuleront sur la LGV ?

Où sont les temps moyens plus significatifs pour évaluer le projet ?

6. « L'AE recommande de fournir les estimations de montants d'investissements en valeur 2014 et de fournir une estimation du coût du matériel roulant et les installations de maintenance et de remisage. » (p.9), le transport des déblais...

Pouvez-vous nous fournir ces sommes pour les ajouter aux coûts des projets ?

7. « L'AE 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. » (p. 6) Quid pour Saint Médard d'Eyrans, commune déjà enclavée entre la voie de chemin de fer et l'A62 et qui dispose de peu de surfaces disponibles ? Et les autres villages ?

Où sont elles prévues ? Quels sont leurs coûts ? Ceux-ci sont-ils inclus dans les sommes annoncés ?

8. Les coûts annoncés des projets GPSO dans cette EUP sont manifestement sous-estimés pour rendre le projet acceptable économiquement alors qu'il ne le serait pas. Pourquoi prendre les chiffres de 2011 ? Pour tous les experts, M. Pepy, la Cour des Comptes, les observations des autres lignes, les coûts d'investissement sont de l'ordre de 30 à 32 millions du Km. Soit 13 à 15 milliards et non 9,5 comme annoncé.

Pourquoi n'avez-vous pas retenu les dernières valeurs connues ? Volonté de montrer un coût « acceptable » ?

Pourquoi les chiffres de l'Autorité environnementale (Déc 2013) sont-ils différents de ceux du rapport EUP ?

9. La rentabilité a ainsi été volontairement surestimée quant au nombre de passagers en report modal et aux coûts comme dit plus haut : Le nombre de passagers en report modal ne peut être supérieur

à 1.500.000 passagers et non 3.000.000 comme pris en compte. Nous pouvons le démontrer : temps pris en compte, remplissage des trains, navetteurs, les low-costs. Les coûts comme décrits plus haut sont tous sous-estimés, il est bien évident que l'analyse socio-économique même avec une sensibilité de +/- 10 % tant pour la VAN que pour le TRIE peut apparaître favorable. Mais elle ne l'est certainement pas avec les coûts réels estimés pour 2014 soit +25 à 30 % et une fréquentation de 50 à 60 % inférieure.

Quelle serait la rentabilité socio économique réelle avec les vraies valeurs? Peut-on changer les valeurs de calcul de sensibilité avec les vraies valeurs ?

10. Le financement de cet immense et inutile projet n'est pas assuré. Comment peut-on initier un projet de cette envergure sans savoir comment le payer et par qui ? Compte tenu des nouvelles modalités 70 à 80 % des coûts devront être supportés par les Collectivités territoriales ?

Est-ce exact ? Comme cela est impossible à couvrir pour la plus grande partie de ces collectivités, pourquoi donc continuer à afficher une telle dépense et ne pas annuler le projet de suite?

11. Contrairement à ce qu'annoncent les thuriféraires du projet ; il n'y aura aucun développement économique pour les villes intermédiaires apporté par la LGV (rapport Delapace). Quant à Toulouse, elle n'a pas besoin de LGV pour être la capitale de région et poursuivre son développement.

Pourquoi donc maintenir cet argument dans le projet ? Comment pouvez-vous stopper ces projets et déclarer qu'ils ne sont pas d'Utilité Publique ?

Aspects environnementaux :

12. 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 Haute Tension, ... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France. Les départements essentiellement agricoles ou forestiers du tracé vont perdre de nombreuses exploitations, appauvrir la région et diminuer leur potentiel touristique.

Ceci a-t-il été pris en compte dans le bilan socio-économique ?

13. 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.

Comment avez-vous résolu ces nuisances prévisibles et où en est-il fait mention dans le rapport soumis à l'EUP ?

14. 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'Aquitaine étant insuffisamment couverte en besoins électriques cela nécessitera la construction de nouvelles centrales thermiques.

Combien de centrales thermiques ? De quelle énergie fossile ? Ou seront-elles installées ? Quel est l'impact sur le bilan carbone ? Quel est le bilan carbone rectifié des projets GPSO compte tenu que les TGV rouleront à moitié pleins ?

15. L'environnement social et humain seront 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.

Les coûts de ces aménagements sont-ils pris en compte par le projet ? Quelles sont les valeurs ? Les détours impliqués sont-ils pris en compte dans le bilan carbone ?

16. A propos du bilan carbone de GPSO : pouvez-vous nous dire combien de temps il faudra pour compenser les gaz à effet de serre de la construction de la ligne par l'exploitation de GPSO ?

17 L'AE recommande de compléter le dossier pas une estimation des impacts de l'ouverture de nouvelles carrières ou de l'extension de carrières existantes... » (p. 26), estimations d'autant plus essentielles que le déficit en matériaux sur le Sud-Ouest est important.

A combien est-ce estimé ? Quel est l'impact long terme de la l'accélération de l'exploitation ou de l'ouverture de nouvelles carrières sur la flore, la faune et le climat ? Le Bilan carbone en tient-il compte ?

Alternative à la LGV :

18. 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"

RFF a fait une étude très sommaire, mais a-t-il réalisé une étude sérieuse, comme le demande la loi, pour démontrer qu'une solution alternative est impossible à un coût raisonnable ?

19 . Pourquoi créer une nouvelle ligne entre Bordeaux et Toulouse plutôt que la modernisation du réseau ferroviaire actuel pour 4 fois moins cher et à peine quelques minutes de plus, sans aucun impact sur l'environnement ?

20. Et enfin la plus importante recommandation faite deux fois : « indiquer, au titre de l'examen des variantes envisageables, notamment au regard des enjeux environnementaux, les éléments d'analyse ayant conduit à ne pas retenir la modernisation de la ligne existante Bordeaux-Toulouse évoquée dans le rapport « Mobilité 21 » » (p. 17 et p. 21) En fait il y a une page (page 348 de la notice explicative) où par miracle la LGV est facturée 5,7 milliards d'euros (hors taxes j'imagine !) et apporte 56 minutes de gain de temps si le train ne s'arrête ni à Montauban ni à Agen ! Inversement la rénovation de la ligne existante est facturée 2,5 milliards d'euros pour l'hypothèse qui fait gagner 21 minutes. Comme toujours sur les questions financières les 12 000 pages sont sommaires ! Comme toujours RFF n'a retenu que les aspects négatifs et n'a pas étudié la solution au fond (nb de PN, les Shunts..)

Pourquoi RFF n'a-t-il pas étudié complètement cette hypothèse et prouvé sérieusement si elle était viable ou non ?

21. L'alternative d'utiliser les lignes existantes n'a pas été étudiée sérieusement. Des mensonges, de la diffamation et surtout un manque de professionnalisme des ingénieurs de RFF, à moins que ce ne soit une instruction formelle des politiques, rendent le projet illégal vis à vis de la loi Grenelle article 1. 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 200-250 km/h. En prenant exemple sur ces expériences, nous démontrerons dans les pièces que nous déposerons qu'une nouvelle alternative est La SOLUTION pour Bordeaux Toulouse.

Pourquoi RFF n'a-t-elle pas considéré cette alternative aussi performante que la LGV ? 3 à 4 fois moins coûteuse, sensiblement aussi performante et surtout plus rentable pour l'exploitant, les passagers et moins consommatrice d'énergie.

Autres aspects : prix des billets, TER , impacts particuliers...

22. 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.

Quelles seront les compensations pour les particuliers souffrant des nuisances sonores et visuelles qui portent un grave préjudice financier et de jouissance à leur bien ?

23. Quelle sera l'augmentation prévue d'un Paris Toulouse après la mise en service de la LGV, par rapport au tarif actuel ?

24 . Un projet GPSO qui s'adresse seulement à 8% des utilisateurs de la SNCF peut-il encore être d'intérêt général ?

25. « Dans les lieux où sont déposés les registres de l'enquête publique, [mettre] des moyens informatiques permettant de retrouver rapidement les pages concernées par des mots clés... » (p.13) avec « mise à disposition du public des vidéos 3 D » : un effort trop cher sans doute pour un projet à 9 milliards car je n'ai vu nulle trace de prise en compte de la recommandation. Pire quand on va au glossaire et qu'on cherche le mot clé « financement » il n'existe pas !

Glossaire si mal fait qui explique peut-être que je n'ai pas trouvé les réponses à mes questions.

Pourquoi ?

26 . Pourquoi le projet GPSO est-il au dessus des lois prévues pour les particuliers, notamment en ce qui concerne les distances minimales vis à vis de monuments classés ou inscrits ? exemple 2 châteaux à St Médard d'Eyrans...

27. Pourquoi ne pas tenir compte des évolutions technologiques et sociétales en matière de communication (dématérialisation des échanges, réunions à distance, travail à distance sur documents...? et pourquoi ne pas admettre que ce projet est daté, trop ancien dans sa conception et n'est plus en phase avec les besoins d'une majorité de citoyens ?

Demain les déplacements physiques seront moins nombreux qu'aujourd'hui et les moyens de transport déjà offerts dans la région sont nombreux et concurrentiels (dont 3 autoroutes et 3 grandes plateformes aéroportuaires), sans parler du co-voiturage qui se

	<p>développe rapidement avec des véhicules beaucoup moins pollués qu'avant et les progrès ne feront que s'accroître ... Dans mon entreprise, l'objectif est de diviser les déplacements par deux d'ici 5 ans grâce à l'utilisation des moyens de communication à distance ! C'est une tendance lourde pour les années à venir.</p> <p>La seule chose utile à faire est de rénover les voies existantes afin de faciliter et d'améliorer le transport par rail à coût raisonnable sur des moyennes distances dans la région (article Sud ouest 13 octobre 2014 : « les usagers du TER au bord de la crise de nerfs »).</p> <p>En effet il sera toujours plus intéressant de réaliser Paris Toulouse et Toulouse Paris par avion surtout si le coût du billet est concurrentiel par rapport au train!</p> <p>Merci de votre attention et des réponses que vous pourrez nous apporter. Rémy DENEY</p>
39	<p>Envoyé le :21/11/2014 Nom : ENJALBERT Prénom : PASCAL Département de résidence : 12 commune de résidence : RODEZ lieu concerné par vos observations (commune, département) : HAUTE GARONNE</p> <p>AVIS :</p> <p>Midi-pyrénées a développé depuis plusieurs décennies une grande dépendance envers l'aéronautique. Tant dans le mode de transport que dans son économie. Cette dépendance va tôt ou tard devenir un handicap si nous n'anticipons pas les déclins de cette industrie et de ce mode de transport .</p> <p>Le raccordement de la LGV est donc primordial pour la région afin de diversifier les modes de transport et diminuer notre dépendance aux carburants fossiles.</p> <p>Par ailleurs, il faut impérativement maintenir les grands chantiers en France afin de soutenir l'activité des TP qui souffre de la baisse des ressources des collectivités locales. Ces grands chantiers permettront de soutenir la croissance à court terme mais aussi à long terme grâce à l'amélioration de la productivité du tissu économique de midi-pyrénées.</p> <p>Oui, il faut lancer la LGV Bordeaux-Toulouse dans les plus brefs délais</p>
40	<p>Envoyé le : 21/11/2014 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 les tracés Bx Toulouse et Bx Dax</p> <p>AVIS :</p> <p>Mesdames, Messieurs les Commissaires enquêteurs,</p> <p>Je suis concerné par les travaux en sortie de St Médard d'Eyrans : la maison familiale de mon épouse se situe à environ 300 m de la ligne de chemin de fer dans une zone encore préservée de l'urbanisation qui s'est orientée vers le vignoble (appellation Pessac Léognan) et où se situe le château classé d'Eyrans.</p>

Les projets de LGV et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux qui font l'objet de l'enquête publique ne me semblent 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 et notamment viticoles dont on connaît l'intérêt pour la région et le pays, saignées et ouvrages d'art dans les zones humides et Natura 2000, passages sur des aires de captage d'eau potable, bouleversement des réseaux, des voiries, des écoulements d'eau (risque pour l'Isle St Georges déjà en zone inondable) , bruit et circulations d'engins de transport et de terrassement durant les travaux alourdissant le bilan carbone, stockage des déblais...

La circulation des TGV sur les nouvelles LGV sera à l'origine d'un renforcement des nuisances sonores et visuelles déjà existantes dans le fuseau retenu (A62, RD1113...).

Le village de Saint Médard d'Eyrans notamment, déjà traversé par la RD 1113, l'A62 et la ligne de chemin de fer existante mais non clivante, sera désormais coupé en deux, on peut dire sans exagération, éventré ; de nombreux habitants sur l'emprise de la 3ème voie seront expropriés, les autres soumis à une pression et à des nuisances hors normes sans parler de la dévalorisation des propriétés qui jouxtent la ligne. La communauté villageoise n'existera plus. L'église, le cimetière, le monument aux morts, la salle polyvalente, le stade seront d'un côté de la ligne et des murs anti-bruits ; la mairie, les écoles, la poste, les commerces, les tennis, l'ancienne salle des fêtes de l'autre...la gêne sera considérable pour les riverains en raison de la suppression des passages à niveau.

D'un coût faramineux (près de 10 milliards d'euros au total soit près 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. En outre ils donneront lieu à des contentieux longs et coûteux relatifs à l'expropriation, à la dévalorisation des patrimoines et à l'indemnisation des nuisances, sans parler des manifestations sur les sites dont on sait de quelle façon tragique elles peuvent se terminer (cf Aéroport de Notre dame des Landes, Barrage de Sivens...). Ces coûts ont-ils été intégrés dans la valorisation globale du projet ?

Déjà un premier contentieux relatif au tracé dans le fuseau Nord de Mont de Marsan : à Uchacq et Parentis, les habitants réclament 1,5 millions d'Euros à RFF pour avoir déplacé le tracé initial de la LGV après l'intervention probable d'un conseiller de Bercy, en situation de conflit d'intérêt, renvoyé en correctionnelle par le juge Van Ruymbeke : le premier tracé traversait le jardin de la maison de sa mère ! (Sud Ouest 17 novembre 2014)

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, des emplois locaux et de la recherche énergétique.

Nos campagnes et nos villages seront défigurés à jamais et, le comble, ce seront ses habitants qui devront financer, avec leurs impôts, ce désastre !

Des choix plus cohérents en matière de transports publics doivent être faits et il n'est nul besoin de rajouter au désordre ambiant 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 ? nous ne vivons plus à l'époque des 30 glorieuses !)

Rappelons en effet que la LGV Paris Bordeaux va finir par être mise en fonctionnement (il faudrait en tirer quelques enseignements avant de foncer sur son extension vers Toulouse et Dax...), que la région Sud Ouest a investi sur des plateformes aéroportuaires d'envergure (Toulouse, Bordeaux, Biarritz notamment mais aussi Agen et Pau) qui s'orientent vers le low cost pour concurrencer le rail, que des autoroutes nombreuses et parfois non rentables sillonnent la région (A62, A65, A63), que le gouvernement a annoncé récemment l'ouverture à la concurrence de lignes d'autocars... Quelle cacophonie alors que les usagers quotidiens du rail voyagent dans des conditions de plus en plus mauvaises : trains bondés, retards à répétition sur le TER Bordeaux Agen par exemple. (cf article de Sud Ouest du 13 octobre 2014 « Les usagers du TER au bord de la crise de nerfs »

Par ailleurs, ce projet est déjà daté : ses grands principes reposent sur une analyse d'avant 2010. 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, technologiques 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 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 le fragilise considérablement. L'évolution des modes de transports et surtout des besoins de transports avec l'ouverture d'une

◆re de la télématique et des relations dématérialisées entre toutes les parties du monde réduira sans aucun doute les mouvements physiques et les besoins de transports.

Pour toutes ces raisons je donne avec détermination et en conscience, un avis totalement défavorable aux projets LGV de RFF au sud de Bordeaux et à leur extension vers Toulouse et Dax.

Avec l'association LGVEA, je souhaite poser une série de questions à répercuter sur RFF si les réponses ne peuvent être trouvées dans les documents de l'enquête publique.

Questions à la Commission

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 (mais à quel prix !!) 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. Je n'ai 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.

Ce projet GPSO sera-t-il financé par l'Europe comme l'affirme le Président Malvy ? Y aura-t-il des PPP ?

4. « Le lancement de nombreux projets dont la rentabilité socio-économique est insuffisante est d'autant plus inquiétant que les bilans à posteriori des lignes à grande vitesse mettent en évidence une rentabilité en général bien plus faible qu'espérée initialement en raison d'une sous-estimation des coûts et une surestimation du trafic assez systématiques. ». C'est ce que nous dénonçons depuis 5 ans.

Que répondez-vous ? Peut-on raisonnablement lancer un projet semblable ?

5. « Pour la bonne information du public l'Autorité Environnementale recommande de compléter le tableau des meilleurs temps par un tableau des temps moyens... ». (p. 18) Si j'ai trouvé le tableau des meilleurs temps (Notice explicative p. 300), je n'ai pas trouvé les temps moyens qui correspondent à 80% des trains qui circuleront sur la LGV ?

Où sont les temps moyens plus significatifs pour évaluer le projet ?

6. « L'AE recommande de fournir les estimations de montants d'investissements en valeur 2014 et de fournir une estimation du coût du matériel roulant et les installations de maintenance et de remisage. » (p.9), le transport des déblais...

Pouvez-vous nous fournir ces sommes pour les ajouter aux coûts des projets ?

7. « L'AE 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. » (p. 6) Quid pour Saint Médard d'Eyrans, commune déjà enclavée entre la voie de chemin de fer et l'A62 et qui dispose de peu de surfaces disponibles ? Et les autres villages ?

Où sont elles prévues ? Quels sont leurs coûts ? Ceux-ci sont-ils inclus dans les sommes annoncés ?

8. Les coûts annoncés des projets GPSO dans cette EUP sont manifestement sous-estimés pour rendre le projet acceptable économiquement alors qu'il ne le serait pas. Pourquoi prendre les chiffres de 2011 ? Pour tous les experts, M.Pepy, la Cour des Comptes, les observations des autres lignes, les coûts d'investissement sont de l'ordre de 30 à 32 millions du Km. Soit 13 à 15 milliards et non 9,5 comme annoncé.

Pourquoi n'avez-vous pas retenu les dernières valeurs connues ?

Volonté de montrer un coût « acceptable » ?

Pourquoi les chiffres de l'Autorité environnementale (Déc 2013) sont-ils différents de ceux du rapport EUP ?

9. La rentabilité a ainsi été volontairement surestimée quant au nombre de passagers en report modal et aux coûts comme dit plus haut : Le nombre de passagers en report modal ne peut être supérieur à 1.500.000 passagers et non 3.000.000 comme pris en compte. Nous pouvons le démontrer : temps pris en compte, remplissage des trains, navetteurs, les low-costs. Les coûts comme décrits plus haut sont tous sous-estimés, il est bien évident que l'analyse socio-économique même avec une sensibilité de +/- 10 % tant pour la VAN que pour le TRIE peut apparaître favorable. Mais elle ne l'est certainement pas avec les coûts réels estimés pour 2014 soit +25 à 30 % et une fréquentation de 50 à 60 % inférieure.

Quelle serait la rentabilité socio économique réelle avec les vraies valeurs? Peut-on changer les valeurs de calcul de sensibilité avec les vraies valeurs ?

10. Le financement de cet immense et inutile projet n'est pas assuré. Comment peut-on initier un projet de cette envergure sans savoir comment le payer et par qui ? Compte tenu des nouvelles modalités 70 à 80 % des coûts devront être supportés par les Collectivités territoriales ?

Est-ce exact ? Comme cela est impossible à couvrir pour la plus grande partie de ces collectivités, pourquoi donc continuer à afficher une telle dépense et ne pas annuler le projet de suite?

11. Contrairement à ce qu'annoncent les thuriféraires du projet ; il n'y aura aucun développement économique pour les villes intermédiaires apporté par la LGV (rapport Delapace). Quant à Toulouse, elle n'a pas besoin de LGV pour être la capitale de région et poursuivre son développement.

Pourquoi donc maintenir cet argument dans le projet ? Comment pouvez-vous stopper ces projets et déclarer qu'ils ne sont pas d'Utilité Publique ?

Aspects environnementaux :

12. 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 Haute Tension, ... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France! Les départements essentiellement agricoles ou forestiers du tracé vont perdre de nombreuses exploitations, appauvrir la région et diminuer leur potentiel touristique.

Ceci a-t-il été pris en compte dans le bilan socio-économique ?

13. 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.

Comment avez-vous résolu ces nuisances prévisibles et où en est-il fait mention dans le rapport soumis à l'EUP ?

14. 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'Aquitaine étant insuffisamment couverte en besoins électriques cela nécessitera la construction de nouvelles centrales thermiques. Combien de centrales thermiques ? De quelle énergie fossile ? Ou seront-elles installées ? Quel est l'impact sur le bilan carbone ? Quel est le bilan carbone rectifié des projets GPSO compte tenu que les TGV rouleront à moitié pleins ?

15. L'environnement social et humain seront 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.

Les coûts de ces aménagements sont-ils pris en compte par le projet ? Quelles sont les valeurs ? Les détours impliqués sont-ils pris en compte dans le bilan carbone ?

16. A propos du bilan carbone de GPSO : pouvez-vous nous dire combien de temps il faudra pour compenser les gaz à effet de serre de la construction de la ligne par l'exploitation de GPSO ?

17 L'AE recommande de compléter le dossier par une estimation des impacts de l'ouverture de nouvelles carrières ou de l'extension de carrières existantes... » (p. 26), estimations d'autant plus essentielles que le déficit en matériaux sur le Sud-Ouest est important.

A combien est-ce estimé ? Quel est l'impact long terme de la l'accélération de l'exploitation ou de l'ouverture de nouvelles carrières sur la flore, la faune et le climat ? Le Bilan carbone en tient-il compte ?

Alternative à la LGV :

18. 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"

RFF a fait une étude très sommaire, mais a-t-il réalisé une étude sérieuse, comme le demande la loi, pour démontrer qu'une solution alternative est impossible à un coût raisonnable ?

L'insuffisance de l'étude ne risque-t-elle pas de donner lieu à des contentieux supplémentaires qui pourraient être portés au niveau européen, si les directives sur l'habitat et l'eau sont enfreintes? C'est ce qui arrive dans l'affaire du barrage de Sivens (Sud Ouest du 20/11/2014 : Sivens : la controverse se porte au niveau européen)

19 . Pourquoi créer une nouvelle ligne entre Bordeaux et Toulouse plutôt que la modernisation du réseau ferroviaire actuel pour 4 fois moins cher et à peine quelques minutes de plus, sans aucun impact sur l'environnement ?

20. Et enfin la plus importante recommandation faite deux fois : « indiquer, au titre de l'examen des variantes envisageables, notamment au regard des enjeux environnementaux, les éléments d'analyse ayant conduit à ne pas retenir la modernisation de la ligne existante Bordeaux-Toulouse évoquée dans le rapport « Mobilité 21 » » (p. 17 et p. 21) En fait il y a une page (page 348 de la notice explicative) où

par miracle la LGV est facturée 5,7 milliards d'euros (hors taxes j'imagine !) et apporte 56 minutes de gain de temps si le train ne s'arrête ni à Montauban ni à Agen ! Inversement la rénovation de la ligne existante est facturée 2,5 milliards d'euros pour l'hypothèse qui fait gagner 21 minutes. Comme toujours sur les questions financières les 12 000 pages sont sommaires !
Comme toujours RFF n'a retenu que les aspects négatifs et n'a pas étudié la solution au fond (nb de PN, les Shunts..)
Pourquoi RFF n'a-t-il pas étudié complètement cette hypothèse et prouvé sérieusement si elle était viable ou non ?

21. L'alternative d'utiliser les lignes existantes n'a pas été étudiée sérieusement. Des mensonges, de la diffamation et surtout un manque de professionnalisme des ingénieurs de RFF, à moins que ce ne soit une instruction formelle des politiques, rendent le projet illégal vis à vis de la loi Grenelle article 1. 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 200-250 km/h. En prenant exemple sur ces expériences, nous démontrerons dans les pièces que nous déposerons qu'une nouvelle alternative est La SOLUTION pour Bordeaux Toulouse.

Pourquoi RFF n'a-t-elle pas considéré cette alternative aussi performante que la LGV ? 3 à 4 fois moins coûteuse, sensiblement aussi performante et surtout plus rentable pour l'exploitant, les passagers et moins consommatrice d'énergie.

Autres aspects : prix des billets, TER , impacts particuliers...

22. 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.

Quelles seront les compensations pour les particuliers souffrant des nuisances sonores et visuelles qui portent un grave préjudice financier et de jouissance à leur bien ?

23. Quelle sera l'augmentation prévue d'un Paris Toulouse après la mise en service de la LGV, par rapport au tarif actuel ?

24 . Un projet GPSO qui s'adresse seulement à 8% des utilisateurs de la SNCF peut-il encore être d'intérêt général ?

25. « Dans les lieux où sont déposés les registres de l'enquête publique, [mettre] des moyens informatiques permettant de retrouver rapidement les pages concernées par des mots clés... » (p.13) avec « mise à disposition du public des vidéos 3 D » : un effort trop cher sans doute pour un projet à 9 milliards car je n'ai vu nulle trace de prise en compte de la recommandation. Pire quand on va au glossaire et qu'on cherche le mot clé « financement » il n'existe pas !
Glossaire si mal fait qui explique peut-être que je n'ai pas trouvé les réponses à mes questions.
Pourquoi ?

26 . Pourquoi le projet GPSO est-il au dessus des lois prévues pour les particuliers, notamment en ce qui concerne les distances minimales vis à vis de monuments classés ou inscrits ? exemple 2 châteaux à St Médard d'Eyrans...

27. Pourquoi ne pas tenir compte des évolutions technologiques et

	<p>sociétales en matière de communication (dématérialisation des échanges, réunions à distance, travail à distance sur documents...? et pourquoi ne pas admettre que ce projet est daté, trop ancien dans sa conception et n'est plus en phase avec les besoins d'une majorité de citoyens ?</p> <p>Demain les déplacements physiques seront moins nombreux qu'aujourd'hui et les moyens de transport déjà offerts dans la région sont nombreux et concurrentiels (dont 3 autoroutes et 3 grandes plateformes aéroportuaires), sans parler du télétravail et du co-voiturage qui se développent rapidement et des véhicules beaucoup moins pollués qu'avant et les progrès ne feront que s'accroître Toutes les entreprises ont mis en place des plans de réduction des déplacements de leurs collaborateurs grâce à l'utilisation des moyens de communication à distance ! C'est une tendance lourde pour les années à venir.</p> <p>La seule chose utile à faire est de rénover les voies existantes afin de faciliter et d'améliorer le transport par rail à coût raisonnable sur des moyennes distances dans la région (article Sud ouest 13 octobre 2014 : « les usagers du TER au bord de la crise de nerfs »). Les voyageurs Paris Toulouse auront toujours davantage plus d'intérêt à prendre l'avion que le train sur une telle distance surtout si les prix se rapprochent ce qui sera le cas avec le "low cost" et Toulouse n'a nul besoin de la LGV pour poursuivre son développement.</p> <p>Non aux LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax, oui à la rénovation des voies existantes ! Meilleurs sentiments</p> <p>FX Deney</p>
41	<p>Envoyé le : 22/11/2014 Nom : LEHUREY Prénom : FREDIE Département de résidence : 33 commune de résidence : BEAUTIRAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : Beautiran, Gironde</p> <p>AVIS :</p> <p>Je suis opposée au projet actuel de Ligne à Grande Vitesse pour les raisons suivantes :</p> <p>ce projet va dénaturer notre cadre de vie</p> <p>il va sacrifier un site viticole en passant sur les vignes du château le Tuquet</p> <p>il va générer des nuisances sonores et environnementales</p> <p>Considérant que ce projet n'a aucune utilité publique, je souhaite : qu'un avis défavorable soit émis sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse, en conclusion de cette enquête publique.</p>
42	<p>Envoyé le : 22/11/2014 Nom : LORIENT Prénom : Karl Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint-Selve lieu concerné par vos observations (commune, département) : Réseau hydrographique du Gat Mort et du Saucats, bocage de la basse vallée</p>

	<p>du saucats et du cordon d'or</p> <p>AVIS :</p> <p>Je conteste ce projet en tant que citoyen car j'estime qu'il va à l'encontre de l'intérêt général :</p> <ul style="list-style-type: none"> - coûts exorbitants pour gagner seulement quelques minutes à condition d' un trajet direct sans arrêts intermédiaires. - 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 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.....
43	<p>Envoyé le : 23/11/2014</p> <p>Nom : VIVES</p> <p>Prénom : Bernard</p> <p>Département de résidence : 33</p> <p>commune de résidence : Saint selve</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint selve</p> <p>AVIS :</p> <p>Le projet tel qu'il est proposé a été confiné inutile par la cours des comptes ainsi qu'une école prestigieuse de Suisse. Pourquoi dans ce cas persister dans l'aération de la réalisation de ce projet dangereux financièrement et écologiquement? Pourquoi de pas prendre en compte le projet d'aménagement des voies actuelles par une société indépendante qui vous a été transmis? De par mon mail, veuillez trouver mon désaccord pour ce projet inutile.</p> <p>Cdlt</p> <p>Bernard Vives</p>
44	<p>Envoyé le : 23/11/2014</p> <p>Nom : VAYSSE</p> <p>Prénom : Christophe</p> <p>Département de résidence : 33</p> <p>commune de résidence : SAINT MEDARD D'EYRANS</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS, GIRONDE</p> <p>AVIS :</p> <p>Je suis farouchement opposé ce projet (ainsi qu'à la 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 :</p> <p>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</p>

	<p>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 !)</p> <p>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 ferrée 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...</p> <p>Enfin, je ne vois pas l'utilité d'un tel projet qui est d'un prix faramineux par rapport aux soi-disant bénéfiques 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 que d'utiliser l'argent de nos impôts !</p>
45	<p>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</p> <p>AVIS :</p> <p>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 :</p> <p>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 !)</p>

	<p>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...</p> <p>Enfin, je ne vois pas l'utilité d'un tel projet qui est d'un prix faramineux par rapport aux soi-disant bénéfiques 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 !</p>
46	<p>Envoyé le : 23/11/2014 Nom : du Mas de Paysac Prénom : jehan Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : traversé commune de St. Médard d'Eyrans en Goronde AVIS :</p> <p>Je suis contre ce projet LGV, pour les raisons suivantes ! Pourquoi ? Le tracé par lui-même, pourquoi saccager notre village avec une tranchée en travers du bourg, au lieu de suivre l'autoroute, (seul village qui va être défiguré) La façon peu démocratique du choix. Les Grands Elus qui dirigent notre pays, avec une bande de technocrates (à la limite je fais un lapsus) organisent une Enquête Publique pour se mettre en accord avec la loi, n'est qu'une vaste escroquerie, puisque le chantier est déjà commencé, avec diverses opération de sondage du sol (donc des frais sont déjà engagés), sans parlé des diverses commandes, Ex : traverses en cour de livraison et stocké dans divers lieu du sud-ouest. La méthode, date d'une autre époque. Les Français de maintenant, ne sont pas ceux de Napoléon III, qui comme vous le savez à fait le réseau ferré existant. Ne serait-il pas plus judicieux de le moderniser, les économies faites seraient plus utile en cette période où l'état est si impécunieux, Ex : dans le social, la santé, la formation, le made in France, et bien d'autre chose encore. Mais le lobbying des multinational est là, On y retrouve toujours les mêmes, qui dirigent tout, notre nation, et l'état. Il va falloir que vous compreniez les patrons c'est nous, vous avez mandat pour gérer nos affaires, vous êtes rémunérés pour cela, le reste il vous faut notre accort, et pas nous mettre devant le faite accompli. Donc je me répète au cas où je ne serais pas compris Je suis Contre pour les raisons dites plus haut, bien que la liste ne soit pas exhaustive</p>

47	<p>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 :</p> <p>Bonjour,</p> <p>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.</p> <p>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...</p> <p>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...).</p> <p>D'un coût faramineux (près de 10 milliards d'euros au total soit près 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 ?</p> <p>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.</p> <p>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 cessez par dessus tout de renouveler vos erreurs du passé tendant à systématiquement alourdir le déficit d'un Etat gangrené par de sempiternelles décisions allant à l'encontre du bon sens.</p> <p>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 sollicité !</p> <p>Pour toutes ces raisons je donne un avis défavorable aux projets de RFF.</p>
48	<p>Envoyé le : 23/11/2014 Nom : GARCES Prénom : Anna</p>

	<p>Département de résidence : 82 commune de résidence : Montauban, Tarn et Garonne 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. 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 paraît 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 nécessité 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 maintien 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.</p>
49	<p>Envoyé le : 23/11/2014 Nom : LAVILLE Prénom : Jessica Département de résidence : 33 commune de résidence : AUBIAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS : NON A LA LGV 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). 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 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.</p>

	<p>La balafre n'épargnerait ni les zones humides (le Ciron par exemple) 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.</p> <p>, 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.</p> <p>Elle est inutile :</p> <p>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.</p> <p>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</p> <p>. 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</p>
50	<p>Envoyé le : 24/11/2014 Nom : Laffé Prénom : Jean-Pierre Département de résidence : 33 commune de résidence : Cézac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bourideys, Gironde AVIS : nuisances écologiques de la ligne. 1 km de ligne = construction d'une crèche ,je choisis la crèche et je dis Non GPSO. Ne peut-on pas renforcer les lignes existantes?</p>
51	<p>Envoyé le : 24/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : isle st georges lieu concerné par vos observations (commune, département) : isle st georges AVIS : 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. ü Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de</p>

	<p>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).</p> <p>ü 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.</p> <p>ü 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.</p> <p>ü 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.</p> <p>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.</p> <p>Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. Nous nous y opposons !</p>
52	<p>Envoyé le : 24/11/2014 Nom : BARBE Prénom : JEAN-CHRISTOPHE Département de résidence : 33 commune de résidence : PREIGNAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : BERNOS BEAULAC</p> <p>AVIS :</p> <p>Etant vigneron dans l'appellation Sauternes et Barsac, je me prononce fermement contre la construction des deux lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.</p> <p>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 !</p> <p>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</p>

	<p>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.</p> <p>Sauternes et Barsac sans la viticulture, la viticulture sans Sauternes et Barsac, c'est impensable !</p> <p>C'est pourquoi, je m'oppose formellement à ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.</p>
53	<p>Envoyé le : 24/11/2014 Nom : Fargues Prénom : Olivier Département de résidence : 33 commune de résidence : Rions lieu concerné par vos observations (commune, département) : Vignoble de Sauternes & Barsac en Gironde AVIS :</p> <p>Etant vigneron dans l'appellation Sauternes et Barsac, je me prononce fermement contre la construction des deux lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax .</p> <p>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 !</p> <p>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.</p> <p>Sauternes et Barsac sans la viticulture, la viticulture sans Sauternes et Barsac, c'est impensable !</p> <p>C'est pourquoi, je m'oppose formellement à ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.</p>
54	<p>Envoyé le :24/11/2014 Nom : NIVELLE Prénom : Frederic Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint-Médard en Jalles lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sauternes - Barsac (GIRONDE) AVIS :</p> <p>Etant vigneron dans l'appellation Sauternes et Barsac, je me</p>

	<p>prononce fermement contre la construction des deux lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax .</p> <p>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 !</p> <p>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.</p> <p>Sauternes et Barsac sans la viticulture, la viticulture sans Sauternes et Barsac, c'est impensable !</p> <p>C'est pourquoi, je m'oppose formellement à ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.</p>
55	<p>Envoyé le : 24/11/2014 Nom : PICOT Prénom : François Département de résidence : 33 commune de résidence : Daignac lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS : je suis pour un réaménagement de la ligne existante</p> <p>une nouvelle ligne conduirait a détruire encore notre région et aurait une forte</p> <p>empreinte écologique</p>
56	<p>Envoyé le : 25/11/2014 Nom : HOUEVILLE Prénom : André Département de résidence : 33 commune de résidence : LEOGNAN lieu concerné par vos observations (commune, département) : ESCAUDES AVIS : L'Aquitaine ne mérite pas d'être défigurée par les projets de LGV Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse. La raison semble avoir abandonné nos élus (censés nous représenter), surtout ceux qui portent ces projets. Les lignes ferroviaires reliant l'Espagne et Toulouse existent déjà ; il n'y a qu'à les moderniser, un record de vitesse y a même été battu. Pourquoi aller détruire une belle nature ou continuer de la détruire</p>

	<p>puisque le projet de la A65 a abouti malgré le refus raisonné de la population que ce projet impactait. Avec des voies nouvelles et un noeud ferroviaire dans le sud Gironde, un autre échec économique est programmé ; même les experts le disent.</p> <p>Pour gagner quelques minutes sur ces trajets, les collectivités locales devront se saigner pour le financement alors qu'il y a d'autres actions et efforts à mener comme améliorer les liaisons régionales de proximité.</p> <p>Sur la route de l'A380 les convois ne roulent pas vite et l'industrie aéronautique s'en accommode. Le Concorde n'a pas eu de suite. On réduit la vitesse des automobiles sur les routes et en ville. N'est-il pas une évidence que "la vitesse" c'est dépassé?</p> <p>Le plus court chemin devrait être la ligne droite et les tracés affichés n'abondent pas en ce sens ; en plus, ce n'est pas en passant par Bordeaux que Toulouse est plus près de Paris.</p> <p>Non à ces LGV nouvelles. Oui pour une modernisation des lignes existantes.</p>
57	<p>Envoyé le : 25/11/2014 Nom : lambert Prénom : michel Département de résidence : 33 commune de résidence : caudrot lieu concerné par vos observations (commune, département) : captieux AVIS :</p> <p>En France comme dans d'autres régions du monde, nous avons besoin d'investissements à échelle humaine, qui respectent le milieu environnant et la capacité des communautés locales à s'approprier les projets, pas de "mégaprojets" chers et artificiels.</p> <p>La nature est trop abîmée, le réchauffement évident et les ressources s'épuisent.</p> <p>Il faut aménager et améliorer l'existant, et n'engager à l'extrême de grands projets que s'ils apportent des progrès évidents et démultiplicateurs. Ce qui n'est pas le cas ici.</p> <p>De plus, habitant près de la voie Bordeaux-Toulouse, je ne crois pas que celle-ci soit saturée, le trafic de fret est plutôt en déshérence. Et le trafic de passagers est de plus en plus difficile. Quand on vit en campagne, on est obligé d'utiliser la voiture, il faut au contraire développer les relations de proximité.</p>
58	<p>Envoyé le : 25/11/2014 Nom : Blanchard Prénom : Dominique Département de résidence : 33 commune de résidence : Talence lieu concerné par vos observations (commune, département) ; Bernos-Beulac, Cudos, Escaudes, Captieux Gironde AVIS :</p> <p>Dominique Blanchard 23 impasse Carros- 33400 Talence Tél. 06 30 63 51 14 Email : domi.blanchard@free.fr</p> <p>Je suis contre ce projet de nouveau tracé de voies. Non à ces nouvelles LGV.</p> <p>Les lignes nouvelles sont composées de trois branches en étoile raccordées entre elles par un triangle ferroviaire de plusieurs km de côté, disposé au plus mauvais endroit imaginable, sur le site Natura</p>

2000 de la vallée du Ciron en Sud-Gironde. Raccordé, au nord, sur la ligne historique Bordeaux-Sète à Saint-Médard-d'Eyrans, un tronçon commun balafretrait des vignobles, porterait atteinte au site Natura 2000 du Saucats et du Gât-Mort et entaillerait la forêt du Sud-Gironde avant d'atteindre le triangle de jonction de la vallée du Ciron durement touchée. De là, la branche Bordeaux-Toulouse poursuivrait ses dévastations vers la lande humide lot-et-garonnaise jusque-là préservée de toute fragmentation, non sans avoir impacté un certain nombre de ruisseaux au passage, puis imprimerait sa balafre jusqu'à l'approche de Toulouse à travers les terres agricoles de la vallée de la Garonne fortement atteintes elles aussi. La branche sud, quant à elle, rejoindrait Dax à travers la forêt landaise avec une augmentation de distance de près de 20 % par rapport aux voies existantes. Ce tronçon, tout aussi destructeur, qui n'épargnerait ni la forêt, ni les landes humides à molinie favorables au fadet d

es laïches, ajouterait son impact à celui de l'autoroute A65 sur les chiroptères qui fréquentent le vallon du Cross près de Roquefort.

Ce projet ne répond pas aux vœux des habitants

Le projet actuellement soumis à l'enquête publique est le regroupement des projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne auxquels la population du Sud-Gironde et ses élus (maires et conseillers généraux) avaient massivement manifesté leur opposition lors des débats publics de 2005 et 2006. 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 ne se justifie pas en gain de temps :

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. Outre les atteintes irréversibles à la forêt et les multiples dégâts commis sur les sites naturels encore préservés, la ligne

	<p>constituerait une coupure du territoire impossible à compenser.</p> <p>Ce projet est ruineux :</p> <p>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.</p> <p>Fait à Talence le 25 novembre 2014</p> <p>Dominique Blanchard</p>
59	<p>Envoyé le : 25/11/2014</p> <p>Nom : FOURCAUD</p> <p>Prénom : Jean-Paul</p> <p>Département de résidence : 33</p> <p>commune de résidence : Preignac</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bernos Beaulac</p> <p>AVIS :</p> <p>Etant vigneron dans l'appellation Sauternes et Barsac, je me prononce fermement contre la construction des deux lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax .</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Ce tracé met donc en péril un vignoble de renommée mondiale, et avec lui toute une région !</p> <p>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.</p> <p>Sauternes et Barsac sans la viticulture, la viticulture sans Sauternes et Barsac, c'est impensable !</p> <p>C'est pourquoi, je m'oppose formellement à ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.</p>
60	<p>Envoyé le : 26/11/2014</p> <p>Nom : -</p> <p>Prénom : -</p> <p>Département de résidence : 33</p> <p>commune de résidence : Villandraut</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde</p> <p>AVIS</p> <p>Opposée à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-</p>

	<p>Espagne, j'estime que ces projets ne sont pas d'intérêt général. En revanche, ils affectent gravement collectivité et biodiversité en dévastant, saccageant et balafrant forêts et zones humides, refuges d'espèces florales, animales et humaines!!!</p> <p>Ces lignes se révèlent inutiles si ce n'est que pour entretenir le marché du BTP qui justifie ces opérations coûteuses par le dogme de la croissance et la création d'emploi qui se révèlent temporaires; et s'il faut vraiment des des TGV l'aménagement des voies existantes permettrait de faire coexister différentes réalités!</p> <p>Enfin, parlons de l'obscénité des sommes consacrées à ce projet alors que tellement de personnes peinent à vivre dignement, à se déplacer, à se loger!</p> <p>C'est indécent et ruineux !</p> <p>Mais aussi absurde!</p> <p>En effet, pour des questions de prestige, les villes sont de plus en plus nombreuses à être candidates pour accueillir une gare TGV, ce qui paradoxe ralentit celui-ci obligé de s'arrêter plus souvent que le TER qui a pourtant vocation à assurer le trafic local et qui tend à disparaître faute d'offrir des tarifs et des horaires appropriés!</p> <p>Alors puisqu'il est encore temps arrêtons le carnage et ne laissons pas passer les LCV ni ici ni ailleurs!!!</p>
61	<p>Envoyé le : 26/11/2014 Nom : Harribey Prénom : Claude Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département) : ST Médard d'Eyrans Gironde AVIS :</p> <p>Je m'oppose aux projet GPSO de lignes ferroviaires nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne pour plusieurs raisons:</p> <ul style="list-style-type: none"> - projet illégitime, porté par des élus qui s'accrochent à des décisions devenues obsolètes compte tenu de l'évolution de l'environnement socio-économique et climatique. Il s'agit aujourd'hui non pas d'aller toujours plus vite et plus loin mais plutôt de relocaliser et de favoriser les activités de proximité. Le rapport de la cour des comptes est à ce titre, limpide: "gain de temps dérisoire", "Trafic surestimé par RDF", "ne répond pas aux besoins de mobilité des citoyens" - projet dévastateur qui balafre une zone Natura 2000 et introduit une nouvelle coupure du territoire dans une région déjà impactée -Projet ruineux à tout point de vue, inutile et non pertinent. <p>Par contre je suis tout à fait favorable à une modernisation des lignes déjà existantes avec une meilleure desserte locale; Ceux qui sont pressés prendront l'autoroute ou l'avion!</p>
62	<p>Envoyé le : 26/11/2014 Nom : Baly Prénom : Philippe Département de résidence : 33 commune de résidence : BARSAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : BARSAC AVIS :</p> <p>Etant vigneron dans l'appellation Sauternes et Barsac, je me</p>

	<p>prononce fermement contre la construction des deux lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.</p> <p>En effet, le tracé décidé par RFF 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 de brouillards automnaux dus à la confluence des eaux fraîches du Ciron et plus chaudes 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!</p>
63	<p>Envoyé le : 26/11/2014 Nom : Gravier Prénom : Jérémie Département de résidence : 33 commune de résidence : Barsac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Barsac AVIS :</p> <p>Etant vigneron dans l'appellation Sauternes et Barsac, je me prononce fermement contre la construction des deux lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax .</p> <p>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 !</p> <p>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.</p> <p>Sauternes et Barsac sans la viticulture, la viticulture sans Sauternes et Barsac, c'est impensable !</p> <p>C'est pourquoi, je m'oppose formellement à ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.</p>

64	<p>Envoyé le : 26/11/2014 Nom : kaufling Prénom : guy Département de résidence : 33 commune de résidence : villenave d'ornon lieu concerné par vos observations (commune, département) : gironde AVIS :</p> <p>Il est prévu de mettre en place une troisième voie au sud de Bordeaux pour augmenter la capacité. C'est une bonne chose en soit mais il a été dit que seul la voie centrale, et ses dédoublement aux arrêts, était pour le trafic TER. que se passera t'il en quand de problème? La même chose que sur les voies uniques des retards importants.</p> <p>Pour éviter ce genre de problème il est nécessaire de mettre en place des aiguilles permettant des passages le plus nombreux possibles en toutes les voies de circulations et une signalisation permettant l'emprunt des voies dans les deux sens.</p> <p>Contrainte ne me semble pas suffisamment prise en compte.</p>
65	<p>Envoyé le : 26/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Balizac lieu concerné par vos observations (commune, département) ; - AVIS :</p> <p>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.</p> <p>Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité :</p> <p>Elle serait ruineuse :</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>Ces chantiers n'entraînent localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.</p> <p>Ces travaux se feraient au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes qui, elle, coûterait 4 fois moins cher.</p> <p>Elle serait dévastatrice :</p> <p>Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de</p>

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 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 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), 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.

	<p>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.</p> <p>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.</p>
66	<p>Envoyé le : 26/11/2014 Nom : COUTTAUSSE Prénom : M-HELENE Département de résidence : 33 commune de résidence : LOUPIAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : - AVIS :</p> <p>Je suis contre ces projets de LGV car ils me paraissent bien inutiles et chers (sur un plan financier et sur un plan environnemental) en regard des infrastructures déjà en place.</p> <p>En effet, je pense que l'aménagement et l'entretien des voies existantes serait moins onéreux (étude indépendante Claraco) et éviterait la destruction d'au moins 6800 hectares de bois, terres agricoles, viticoles, de champs, de zones humides, d'espaces protégés.</p> <p>Sur le plan environnemental, la nuisance se situe aussi sur la noria de camions et d'engins de chantier qui vont circuler et sur les lignes à haute tension qui vont devoir être mises en place pour l'alimentation électrique des LGV, je pense que ce ne seront pas les seuls dommages collatéraux .</p> <p>Le petit gain de temps pour quelques usagers toujours trop pressés ne me paraît pas justifier un tel investissement, et une telle destruction de lieux et espaces que nous avons la chance d'avoir pu conserver jusqu'à présent.</p> <p>Quant à l'usager je crains fort qu'il ne doive payer la facture sur le prix des billets .</p> <p>Plusieurs enquêtes, rapports, documentaires ont mis en avant la non rentabilité des LGV, ainsi que l'absence de profits pour les régions traversées (ce ne sont pas les emplois temporaires qui vont être créés qui vont revitaliser ces régions).</p> <p>Ces projets ne sont pas d'utilité publique, ils sont ruineux et n'offrent que des avantages minimales pour une toute petite partie de la population des régions concernées.</p> <p>Donc je le redis je suis fermement contre ces projets.</p>
67	<p>Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : bagas lieu concerné par vos observations (commune, département) : sud-gironde AVIS :</p> <p>ce projet est inutile et très coûteux. Ce n'est vraiment pas une</p>

	bonne idée. D'autre part, utilisatrice régulière du réseau TER Aquitaine et du trajet Bordeaux-Paris, je pense qu'il vaut mieux améliorer l'existant. Celui-ci répond aux besoins d'un grand nombre de personnes.
68	<p>Envoyé le : 27/11/2014 Nom : DIENER Prénom : Pierre Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT LOUBERT lieu concerné par vos observations (commune, département) : ensemble du tracé AVIS :</p> <p>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.</p> <p>Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 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

	<p>réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elle est inutile : <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur.</p> <p>C'est pourquoi je m'y oppose.</p>
69	<p>Envoyé le : 27/11/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT MEDARD D'EYRANS lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS - 33 AVIS : Madame, Monsieur,</p> <p>La LGV dans notre commune va détruire notre village.</p> <p>En effet, si celle-ci passe à Saint-Médard d'Eyrans, tout notre village va être en souffrance : habitations, nuisances sonores tant de jour comme de nuit (selon les chantiers), dégradation, moins value sur nos biens et j'en passe.</p> <p>A travers ce formulaire, je vous fais donc pas de ma désapprobation quant à ce projet.</p>

70	<p>Envoyé le : 28/11/2014 Nom : BLOT Prénom : Gérard Département de résidence : 33 commune de résidence : BAGAS lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOUS LES DEPARTEMENTS IMPACTES AVIS :</p> <p>Je veux dire mon opposition résolue à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, que je considère, après mûre réflexion, comme inutile, ruineuse et dévastatrice, pour les raisons qui suivent :</p> <p>Celles ne présentent aucunement un intérêt général, les TGV ne concernant de fait que 8% des usagers pour qui existent, en outre, déjà des solutions satisfaisantes. Par ailleurs, ces réalisations seraient ruineuses, non rentables et se feraient au détriment de l'indispensable maintenance et de l'amélioration des voies existantes dont le coût serait 4 fois moins élevé. Côté emploi, peu de choses à en attendre, sinon quelques emplois temporaires au niveau local. En plus d'être ruineux, ces travaux seraient dévastateurs sur le plan environnemental : presque 5000 hectares de bois, champs, terres agricoles et viticoles dénaturées, zones humides, espaces protégés, nappes d'eau et sources négativement impactées, sans compter l'ouverture de nouvelles gravières et le déplacement des remblais et déblais (54 millions de m3, 5 millions de rotations de camions...). Et puis, la consommation des trains augmentant proportionnellement au-delà de 160 km/h, le bilan énergétique des trains s'en trouve largement dégradé : alimentation surdimensionnée, production électrique accrue, constructions de lignes à haute-tension.</p> <p>Ajoutons à ce déjà triste bilan, qu'au vu des chantier existants (LGV Tours-Bordeaux...) les dégâts causés à l'environnement social et humain sont considérables.</p> <p>Et tout ça pour un projet dont l'inutilité éclate aux yeux : quelques minutes de gagnées pour quelques privilégiés quand la majorité subit, au quotidien, les retards récurrents de nombreux trains. Inutilité d'autant plus criante et révoltante qu'un aménagement des voies existantes permettraient, pour un coût bien moindre, des performances quasi identiques!</p> <p>Face à la non rentabilité avérée des LGV, leur incapacité à redynamiser les régions et le constat de la dévitalisation des régions intermédiaires, il m'apparaît évident et urgent de privilégier des solutions durables telles que la relocalisation de l'habitat, de la consommation et des activités humaines en général. Cette course contre-nature à la vitesse, à la mobilité et à l'éloignement, redoutée et rejetée des populations qui aspirent à vivre et à travailler dans leur territoire ne peut finir qu'en impasse. D'où mon intime conviction qu'il est plus qu'urgent de renoncer à de tels projets dévastateurs.</p>
71	<p>Envoyé le : 29/11/2014 Nom : CALLEN Prénom : Marie Département de résidence : 33 commune de résidence : Préchac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Préchac ABVIS :</p> <p>Je ne ferai pas de longs développements qui ont déjà été élaborés par des personnes mieux informées que moi sur ce sujet. Je donne un avis synthétique.</p>

	<p>Ce n'est pas un projet d'intérêt général: cela ne concerne que 8% des voyageurs qui peuvent se déplacer par d'autres moyens.</p> <p>Ce serait une ligne ruineuse alors qu'il serait possible d'améliorer les voies existantes pour un coût nettement inférieur.</p> <p>Une partie de la nature serait détruite sans réelle nécessité.</p> <p>Il est à remarquer que la cour des comptes a récemment conseillé de fermer certaines de ces voies!</p> <p>Notre pays n'a-t-il pas des priorités autres pour dépenser de l'argent?</p> <p>Je pense que ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ne doit pas être poursuivi.</p>
72	<p>Envoyé le : 30/11/2014 Nom : COMET Prénom : Michel Département de résidence : 33 Votre commune de résidence : CADAUJAC lieu concerné par vos observations : (commune, département) : CADAUJAC 33 AVIS : Sur le "Principe de rabattement des circulations suite à suppression du PN N°12" :</p> <p>Le chemin des Marguerites dans sa configuration actuelle est peu propice au croisement de véhicules et il présente un virage très serré. Son élargissement n'est pas possible en raison d'un plan d'eau existant.</p> <p>Dans votre argumentaire, vous limitez l'impact des personnes touchées aux seuls riverains de la rue de l'Armeau écartant complètement le fait que la suppression du PN N°11 "emprisonne" tout une zone : dans la future disposition, les riverains concernés s'étendent également à la rue de Millefleurs et à une partie du quartier très urbanisé longé par la rue de Balette soit une population bien plus considérable !</p> <p>De façon à fluidifier les cheminements, je propose la création d'un court tronçon dans le prolongement de la rue d'Armeau via le chemin de Gravey : ce tronçon longerait la voie ferrée à l'ouest, passerait derrière une installation industrielle et se raccorderait au chemin des Marguerites au niveau de l'indication "Gravey" sur votre carte. Les terrains qu'il traverserait ne présentent actuellement pas un grand intérêt et ne sont pas exploités.</p> <p>Le nouveau raccordement serait ainsi plus direct et surtout, bien moins dangereux.</p>
73	<p>Envoyé le : 30/11/2014 Nom : NEVEUR Prénom : jacques Département de résidence : 33 commune de résidence : St Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Médard d'Eyrans AVIS : Je suis indigné par l'obstination de nos plus hautes instances nationales dans l'idée fixe que représente la poursuite des LGV en</p>

	<p>sud Gironde pour les raisons suivantes ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - projets aux budgets dispendieux au regard de la situation économique de l'ensemble du pays - projets mangeurs de budgets au détriment du fonctionnement et de l'entretien des voies ferrées traditionnelles existantes ou à améliorer (voyageurs et fret) - projets commerciaux à contretemps comme le fut le super avion Concorde (raté commercial) <p>-chantiers à venir extrêmement perturbants dans le village dans la manière et dans le temps douloureusement long</p> <p>-cicatrice prévisible et définitive des communications coupées au sein même de notre communauté de St-Médard d'Eyrans.</p> <p>De ce fait, je marque mon opposition ferme à ce projet.</p>
74	<p>Envoyé le : 30/11/2014</p> <p>Nom : -</p> <p>Prénom : -</p> <p>Département de résidence : 47</p> <p>commune de résidence : Ste Colpmbe de Villeneuve</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département) : -</p> <p>AVIS :</p> <p>Inutile</p> <p>Nuisible aux populations riveraines (expropriations , bruit ...)</p> <p>Dégradant l'environnement rural</p> <p>Trop coûteux pour un si piètre résultat</p>
75	<p>Envoyé le : 30/11/2014</p> <p>Nom : -</p> <p>Prénom : -</p> <p>Département de résidence : 33</p> <p>commune de résidence : Saint Medard d'Eyrans</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Medard d'Eyrans</p> <p>AVIS :</p> <p>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.</p> <p>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...</p> <p>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...).</p> <p>D'un coût faramineux (près de 10 milliards d'euros au total, soit près 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.</p> <p>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.</p>

	<p>Nos campagnes et nos villages seront défigurés à jamais et, le comble, ce seront ses habitants qui devront financer, avec leurs impôts, ce désastre !</p> <p>Pour toutes ces raisons je suis contre ces projets de RFF.</p> <p>Amélie Thomas</p>
76	<p>Envoyé le : 01/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Le Tuzan lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bègles AVIS : Je suis opposée au GPSO (grand projet du sud-ouest) construction de lignes nouvelles à grande vitesse. Je suis contre l'aménagement du sud de Bordeaux dans ce projet.</p>
77	<p>Envoyé le : 01/12/2014 Nom : lartigue Prénom : philippe Département de résidence : 47 commune de résidence : layrac lieu concerné par vos observations (commune, département) : layrac AVIS : le projet est trop chère!!!! la durée des travaux est trop longue!!! la technologie sera dépassée lors de l'achèvement du projet !!! durée 15 ans!</p> <p>exemple " en cinq ans le numérique est venu détruire la photo argentique, fait évolué le téléphone portable....."</p> <p>Le prix finale du billet est trop élevé!!!!</p>
78	<p>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) : Gironde AVIS : Je pense que l'Etat doit investir dans les lignes existantes de chemin de fer car deja il n'y a pas beaucoup de passagers et je ne trouve pas que la somme enorme d'argent qui va etre depense sera profitable. Les gens qui vont de Bordeaux vers l'Espagne voyagent par voiture ou les trains en place et je n' imagine pas que nous aurons avoir plus de personnes avec un nouvel train. Par contre l'investissement est trop grande. On doit developper les regions afin d'inviter les gens de visiter au lieu de passer a haute vitesse. L'argent de l'Etat doit etre depense raisonnablement et pour le benefice des gens habitant les regions ou le train doit passer car on risqué d'abimer leur paysage, creer des nuisances pour leur vies et peut-etre il y a les raisons politiques pour le faire qui ne sont pas necessairement valable a long terme. Donc ne fait pas les nouveaux TGV. Nous avons assez. Ameliorer les autres en l'utilisant les chemins en place.</p>

79

Envoyé le : 01/12/2014

Nom : BUIREY

Prénom : ALAIN

Département de résidence : 47

commune de résidence : roquefort

lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47310

rue de la plaine

AVIS :

je m'oppose à la réalisation d'une ligne TER par voie ferrée entre la gare d'Agen et la gare LGV de Brax.

Bien évidemment, si la ligne LGV Bordeaux-Toulouse n'existe pas, il n'y a pas de nouvelle gare décentrée à Agen. Par conséquent, je refuse de fait la construction d'une nouvelle LGV.

D'autres raisons plus générales nous démontrent que la création d'une nouvelle LGV n'est pas dans l'intérêt général, bien au contraire.

Création d'une gare à Brax

La concurrence avec l'avion oblige les TGV circulant sur la future LGV Bordeaux-Toulouse à relier Toulouse à Paris en un temps inférieur à 3 heures. RFF accepte que ce temps passe à 3h10'. Pourquoi pas ? Mais cela n'est possible que par de trains directs. Les arrêts intermédiaires seront donc très rares. Alors, pourquoi construire une nouvelle gare à Brax qui va provoquer d'énormes nuisances (liaison ferrée, liaisons routières, exploitation) ? Cette gare s'ajoutera à la listes de ces gares TGV construites pour rien et malgré tout coûteuses à réaliser et à entretenir.

La Liaison intergares Agen-Brax

Pour relier ces deux gares, une voie ferrée zigzaguant au milieu des zones pavillonnaires à Roquefort a été choisie. Les décideurs (élus et RFF) n'ont aucun respect pour les habitants de ces secteurs pour avoir tracé un coup de crayon sur une carte depuis leurs bureaux. Ils auraient dû se déplacer sur le terrain et demander l'avis des riverains pour se rendre compte des nuisances et de l'aberration de leur projet. Il engendre des nuisances inacceptables car insupportables.

Les nuisances sur l'environnement

Cette voie ferrée fera barrage à l'écoulement naturel et déjà faible des débordements des fossés et du ruisseau (se remémorer l'épisode tragique de 2008 sur la commune). Elle sera parfois enterrée à 10 m de profondeur, dans un secteur où la nappe phréatique est à moins de 7 m. Cet enfouissement provoquera un assèchement de la nappe et des cours d'eau souterrains

La végétation sera détruite par manque d'eau, les maisons se fissureront sur l'argile desséchée. Lors de pluies abondantes, le lessivage des sols durcis et imperméables provoquera des inondations dans un secteur déjà sensible et tissé d'infrastructures nouvelles.

Notre cadre de vie

Le chantier dans un premier temps, puis l'exploitation de la ligne TER dans un second temps, engendreront des nuisances extrêmement importantes, d'autant plus qu'RFF n'estime pas nécessaire la mise en œuvre de protections acoustiques et visuelles.

Le bruit des engins, les poussières, la boue, les déviations coûteuses pour nos déplacements quotidiens, les dangers liés à la noria de camions pendant les travaux auront un lourd impact

négatif sur notre vie. Les bruits de crissement des roues métalliques et des freinages stridents des TER, en phase d'exploitation, nuiront à notre cadre de vie et cela de 6 h à 22 h, tous les jours. Sachant que les responsables de l'Agglo ont promis à la CCI (une plaquette existe qui le confirme) que cette voie ferrée servira aussi à la circulation de fret vers et depuis la zone de Sainte Colombe, ces nuisances seront de plus en plus importantes. Quant à l'impact visuel, quelle agréable perspective que ces caténaïres et leurs pylônes au milieu des quartiers d'habitation!

Dans toute la zone concernée par la défiguration et les nuisances, les pavillons perdent jusqu'à 45 % de leur valeur actuelle, quand bien même il y aurait des acquéreurs. Toutes les raisons de transactions (vente pour mutation, changement de région, maladie, divorce, vieillesse, succession ...), pour assurer l'avenir engendreront des manques à gagner considérables pour des personnes ayant économisé toute une vie.

La Liaison routière RD 656-gare de Brax

Ce projet est inutile. Sa seule motivation est de relier la gare à l'autoroute via l'échangeur du Passage, or un deuxième échangeur autoroutier est prévu pour 2017, à 2 km à l'ouest de la future gare.

Alternatives à la voie ferrée Agen-Brax

Je refuse, pour toutes ces raisons, l'existence de voie ferrée entre Agen et Brax qui provoque trop de nuisances et qui n'a pas de raison d'être pour une nouvelle gare TGV qui ne sera pas utilisée. Si malgré tout la gare voit le jour, une liaison par voie routière avec des bus électriques, circulant sur les routes existantes (nouveau pont de Camélat, nouveau contournement d'Agen) doit être l'unique choix raisonné qui doit être envisagé.

Il existe un pont ferré à Port Sainte Marie, traversant la Garonne dont la voie ferrée croise l'autoroute à Feugarolles. Cette structure doit être aménagée le long de l'autoroute, sans plus de nuisances, étudiée et choisie pour alimenter la zone de chantier de Sainte Colombe et prolongée jusqu'à la gare de Brax si nécessaire. Elle exaucerait ainsi le souhait de transport de fret de l'Agglo et de la CCI sans trop de nuisances pour les habitants de la rive gauche.

Le rétablissement de la rue de la plaine

Un pont routier de plusieurs mètres de hauteur est prévu pour enjamber la voie ferrée Agen-Brax qui coupe la rue de la plaine. Ce rétablissement n'a pas d'utilité car les riverains auront, malgré l'interruption de circulation de cette rue, une servitude suffisante grâce à la réalisation du contournement d'Agen à proximité immédiate. Cette rue devenue sans issue, sera desservie au nord par la RD 119 et au sud par un raccordement à la nouvelle rocade derrière l'entreprise Fonroche. C'est pourquoi je demande que soit réalisée une étude alternative

Le tracé alternatif intergares par voie ferrée

Bien que je sois opposé à une liaison ferrée intergares, elle se doit de relayer et soutenir la demande de plusieurs riverains pour un tracé différent de celui proposé. Celui-ci doit être moins pénalisant en termes de nuisances pour les secteurs traversés. Il doit aussi être plus rectiligne et s'éloigner des zones à forte concentration

Je compte sur vous, Messieurs les Commissaires Enquêteurs, pour prendre en compte tous ces arguments en défaveur des projets de création d'une LGV Bordeaux-Toulouse et d'une gare nouvelle à Agen-Brax, au moment de faire valoir vos conclusions. Je vous demande

	<p>d'insister auprès de RFF et de nos élus afin que soient choisies les solutions alternatives proposées par les associations.</p> <p>Fait le 01 décembre 2014</p>
80	<p>Envoyé le : 01/12/2014 Nom : Amaré Prénom : Christine Département de résidence : 33 commune de résidence : Talence lieu concerné par vos observations (commune, département) : Layrac Lot et Garonne AVIS : Le principe de la ligne LGV est un projet trop coûteux pour le bénéfice rapporté. Cette ligne va créer des nuisances pour les riverains sans aucun bénéfice pour eux puisque le TGV ne désenclavera pas les campagnes. Les gares sont éloignées des centre ville donc rajout de transport pour rejoindre ceux ci (cf aeroports) alors que le réseau ferroviaire français inter cités est en mauvais état et aurait besoin de rénovation.</p>
81	<p>Envoyé le : 01/12/2014 Nom : neys Prénom : patrick Département de résidence : 33 commune de résidence : préchac lieu concerné par vos observations (commune, département) : préchac 33730 AVIS : Merci de prendre le temps de lire mon observation.</p> <p>Il n'est de meilleurs endroits que ce ceux à l'intérieur desquels nous entendons nos échos ..</p> <p>A bon entendeur, stoppez cette frénésie marchande inutile pour l'indigène, juste au service d'un désir de raccourcis inutiles pour l'indigent.</p> <p>Prenons le temps et pas le train..à GV !!</p>
82	<p>Envoyé le : 02/12/2014 Nom : DESCAT Prénom : Sylviane Département de résidence : 33 commune de résidence : Balizac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS : Le " projet " de LGV Bordeaux/Toulouse et surtout Bordeaux/Dax est prévisionnellement déjà trop couteux pour le bénéfice de gain de temps de voyage prévu. Des travaux sur les lignes actuelles, moins cher, permettraient de ne pas augmenter le prix des billets. Les étudiants et les familles doivent pouvoir utiliser le train. Les transport ferroviaires doivent servir la population dans son ensemble et pas l'inverse, la population payer (impôts, usagés) le train pour le train. Sylviane Descat</p>

83	<p>Envoyé le : 02/12/2014 Nom : leroy fleury Prénom : marie odile Département de résidence : 47 commune de résidence : foulayronnes lieu concerné par vos observations (commune, département) : lgv bordeaux toulouise AVIS : C'est la ^première fois que je manifeste par mail. Je ne rentrerai pas dans les détails mais quand arrêtera-t-on de marcher sur la tête???? Pour gaghner 15 ou 20 minutes on va dépenser des millions et l'environnement..... C'est honteux car après tout c'est nous qui payons et pas les politiques.... Aménageons la gare d'Agen et que le bon sens reprenne le dessus. Prenez le temps de vivre.....</p>
84	<p>Envoyé le : 02/12/2014 Nom : delhomme Prénom : alain Département de résidence : 33 commune de résidence : castres gironde lieu concerné par vos observations (commune, département) : castres gironde gironde AVIS : écologiquement destructeur financièrement ridicule el humainement destructeur ameliorer les lignes actuels pour les riverains et pour le plus grands nombres résolument contre</p>
85	<p>Envoyé le : 02/12/2014 Nom : Gauthier Prénom : Christiane Département de résidence : 33 commune de résidence : Cadaujac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Cadaujac AVIS : Dans cette proposition de projet je suis choquée par 2points qui ne sont pas prévus concernant les aménagements . 1 La protection phonique est très importante pour tous les habitants concernés par la proximité du réseau .Il est donc, indispensable que le mur antibruit ne s'arrête pas à la Pontrique mais continue jusqu'à la limite de Saint Médard d'Eyrans . Et ce, d'autant plus que le cadencement des passages de trains devrait être en augmentation . 2 Je remarque qu'il est prévu de supprimer les 4 passages a niveau sur la commune sans aucune proposition de franchissement routier de la voie ferrée Restent les 2 ponts existants chacun aux extrémités de la commune . Il manque un franchissement entre les deux qui a pourtant été évoqué lors de débats antérieurs . Le flux routier est déjà très important avenue du général de Gaulle et en constante augmentation rue des marguerites(je suis bien placée pour le savoir).</p>
86	<p>Envoyé le : 02/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : saint-morillon lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint-morillon</p>

	<p>AVIS :</p> <p>Je suis formellement opposé au projets de LGV du GPSO et demanse en contrepartie un aménagement et une modernisation des lignes existantes? En effet :</p> <ul style="list-style-type: none"> -l 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 aucun intérêt pour les villes intermédiaires et les zones traversées. en délocalisant certaines activités vers les métropoles elles rèstructurent 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 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 ligne POLT aménagée ,avec aussi des performances équivalentesà la LGV par Bordeaux, -Bordeaux est actuellement à 3 h de Paris par TGV et les navettes par avion'1 h de trajet)tournent très bien !!!) les Toulousains, habitaués à l'avion '1h de trajet aussi), seraient à un peu plus de 3 h avec la 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'avait 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. Tout cela était d'énormes mensonges volontaires qu'il faut dénoncer \$\$\$
87	<p>Envoyé le : 02/12/2014</p> <p>Nom : laurent</p> <p>Prénom : william</p> <p>Département de résidence : 33</p> <p>commune de résidence : saint-morillon</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint-morillon</p> <p>AVIS :</p> <p>Je suis formellement opposée au projets de LGV du GPSO et demande en contrepartie un aménagement et une modernisation des lignes existantes. En effet : il est parfaitement avéré, selon le retour d'expérience des LGV déjà existantes que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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

	<p>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 !) ;</p> <p>- 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 ! ;</p> <p>- 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 ;</p> <p>- 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 !)...</p> <p>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.</p> <p>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. Tout cela était d'énormes mensonges volontaires qu'il faut dénoncer !!!</p>
88	<p>Envoyé le : 02/12/2014 Nom : Sudret Prénom : Marie Catherine Département de résidence : 33 commune de résidence : Blésignac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS :</p> <p>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.</p> <p>Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité :</p> <p><input type="checkbox"/> Elle serait ruineuse :</p> <p><input type="checkbox"/> 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</p>

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 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 paraît peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que

	<p>l'aménagement des voies existantes permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco).</p> <p>□ 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.</p> <p>□ 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.</p> <p>□ 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 mis oppose.</p>
89	<p>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 :</p> <p>Observations relatives à l'enquête publique "Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux"</p> <p>Les LGV Bordeaux -Toulouse et Bordeaux-Dax n'étant pas d'intérêt général, la création d'une troisième voie est inutile. Ne doutons pas que RFF méprisera cette évidence et continuera son projet de troisième voie avec l'argent du contribuable !...</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les nuisances occasionnées par un train sont de toutes sortes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nuisances morales, - nuisances matérielles,

	<ul style="list-style-type: none"> - nuisances financières, - nuisances sonores, - nuisances visuelles, <p>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 !!!...</p> <p>Un train n'engendre pas que des vibrations acoustiques, il crée 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.</p> <p>Depuis cette année 2014, le quartier Paté de Cadaujac est en pleine expansion au niveau des constructions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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.</p>
90	<p>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 :</p> <p>je suis opposée à ce projet mais à la modernisation de la ligne au sud de Bordeaux mais sans troisième voie inutile pour les TGV Obligation de construire des murs anti-bruit sans discontinuité sur la totalité de la traversée de la commune de Cadaujac de la borne PK11+5 à la borne PK12 Consevation de toutes les traversées de la voie ferrée sur la commune de Cadaujac</p>

91	<p>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 :</p> <p>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...</p> <p>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...).</p> <p>D'un coût faramineux (près de 10 milliards d'euros au total soit près 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 lieux de travail urbain.</p> <p>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 !</p>
92	<p>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 AVIS :</p> <p>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...</p> <p>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...).</p> <p>D'un coût faramineux (près de 10 milliards d'euros au total soit près 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 entre banlieues et</p>

	<p>zones urbaines 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 !</p>
93	<p>Envoyé le : 02/12/2014 Nom : Halgand Prénom : Eric Département de résidence : 33 commune de résidence : Pessac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Aquitaine AVIS :</p> <p>Ces projets d'infrastructures sont très importants par leur impact sur les finances des collectivités, mais aussi par les effets qu'elles accentueraient sur l'aménagement du territoire. Le fait de relier très rapidement les plus grosses métropoles de nos régions à des métropoles encore plus importantes va accélérer l'effet "tunnel" préjudiciable aux zones territoriales traversées en favorisant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la captation, par les plus grosses villes desservies par la grande vitesse, des activités économiques survivantes dans les petites localités, au prix d'une aggravation de la misère et donc des problèmes sociaux, - la détérioration de la qualité de vie des citoyens en raison d'une congestion des trafics terrestres aggravée dans les villes concernées, - l'accentuation des difficultés des personnes qui ne sont pas "CSP+" à se loger par renchérissement mécanique du foncier dans ces mêmes villes. <p>Ces effets ne sont pas propres aux LGV et sont également observables avec les grands aéroports et les autoroutes. Leur logique étant la même: le transport à haut débit, limité à très peu de destinations et choisies uniquement en raison de leur taille très importante. Ces infrastructures ne peuvent donc qu'aggraver les disparités territoriales, contrairement aux principes de notre république. Comme pour l'A65 (dont les promoteurs sont les mêmes que pour les LGV), ce sont ces raisons qui me conduisent à m'exprimer contre ces projets de LGV.</p> <p>J'ajoute que vouloir faire croître la mobilité des personnes et des marchandises sans considération avec la sobriété que devrait nous inspirer les modifications climatiques, clairement et scientifiquement identifiées comme provenant de l'activité humaine (dont une grosse partie concerne les transports), constitue une anomalie énorme et une faute pour les générations à venir.</p>
94	<p>Envoyé le : 03/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 31 commune de résidence : Toulouse lieu concerné par vos observations (commune, département) : Occitanie AVIS :</p> <p>Ce projet est une folie.</p>

	<p>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</p> <p>Priorité aux TER avec gestion humaine</p> <p>Des TER en correspondance entre les régions</p> <p>Des trains intercités, comme les anciens Corail, car les TEOZ sont devenus une débilité.</p> <p>Faciliter le transport des bici pour la combinaison train - bici, et favoriser cet usage qui préviligie l'énergie humaine.</p> <p>Quelques trains grandes lignes sur réservation pour éviter les trains quasi vides et en correspondance avec les TER.</p>
95	<p>Envoyé le : 03/12/2014 Nom : LACROIX Prénom : Jean Pierre et Dominique Département de résidence : 33 commune de résidence : Cadaujac 33140 lieu concerné par vos observations (commune, département) : Cadaujac Gironde AVIS :</p> <p>La commune de Cadaujac est déjà coupée en trois dans l'axe nord/sud par l'ex RN 113, l'autoroute A63, et la voie ferrée. La LGV accentuerait ce clivage dramatiquement, principalement par la suppression de la plupart des points de passage annexes. La concentration du trafic sur la départementale va en faire un axe surchargé en permanence (trafic des communes voisines quand l'A63 est surchargée), problématique et dangereuse à traverser pour les riverains. Le concept même de cette LGV est une aberration technique et financière. Il est aveuglant qu'il s'agit avant tout d'une décision de lobbyistes pro/BTP, pourvoyeurs de fonds pour les partis politiques, auquel nos élus sont incapables de résister. Ce serait un gouffre financier inimaginable, même les élus pro-LGV commencent à l'admettre. Dans l'état actuel de notre société, en dehors de toute autre considération locale, c'est tout simple : nous n'en avons pas les moyens !!!</p> <p>Un parent ingénieur chez RFF m'a confirmé depuis longtemps qu'une simple amélioration cohérente et solide des lignes existantes permettrait des gains de temps substantiels, puisque c'est un argument brandi par les pro/LGV, et surtout pour un prix sans aucune comparaison avec une LGV.</p>

	<p>Par ailleurs, aucun fret ne roule sur une LGV, il s'agit simplement de faire gagner ½ heure à quelques centaines de privilégiés. A quel prix !!!</p> <p>C'est insensé de voir une décision aussi catastrophique être prise par des gens qui ne sont pas supposés être stupides.</p> <p>Ceci prouvant que les enjeux sont ailleurs et que les vrais motifs ne sont pas avouables.</p> <p>Tant pis pour les effets collatéraux qui sont balayés d'un revers de main :</p> <p>l'expropriation inutile de centaines de personnes, la quasi-destruction d'une commune, l'écologie, parente pauvre qui nous retombera sur le nez un jour ou l'autre et un gouffre financier que la collectivité n'en finira pas de payer et de subventionner puisque ces lignes sont bien plus déficitaires que les « traditionnelles ».</p> <p>Combien de collèges, lycées, stades et piscines (équipement en Gironde proche du ridicule !) resteront dans les cartons faute de financement local.</p> <p>Aucun argument cohérent ne plaide en faveur de cette LGV, la population est prise en otage d'intérêts privés et financiers qui tiennent le pouvoir politique en laisse.</p> <p>Mon épouse et moi-même nous prononçons contre la destruction de notre environnement, de notre commune et contre notre condamnation à payer toute notre vie un outil inutile et superflu.</p> <p>JP et D Lacroix 33140 Cadaujac</p>
96	<p>Envoyé le : 03/12/2014 Nom : BRU Prénom : Jean-pierre Département de résidence : 33 commune de résidence : UZESTE lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS :</p> <p>Monsieur le Président de la Commission d'enquête Publique</p> <p>Je veux juste vous dire que je suis opposé à ce projet démentiel et contraire à l'intérêt général de nos concitoyens et de nos enfants et petits enfant qui paieront</p> <p>la note à notre suite pour enrichir les associés de Vinci, Eiffage et Cie par le versement de dividendes récurrents comme cela se passe déjà pour les autoroutes.</p> <p>De tt façon l'Etat, cad nous, paiera toujours le déficit de la SNCF et de RFF alors que les usagers se verront imposer un prix de billet toujours plus fort, puisque cela profitera à quelques uns seulement, députés européens pressés de rentrer chez eux après avoir pointer le vendredi matin très tôt pour encaisser une journée de plus de travail qu'ils passeront en voyage...à quelques hauts fonctionnaires ou députés qui préféreront le train à l'avion...et la population locale continuera à attendre sur le quai de Langon qu'un train arrive sachant qu'une fois sur 2 il est supprimé...au dernier moment.</p> <p>RFF dehors : vous nous ruinez et vous allez dévaster un pays écologiquement préservé. Je sais d'avance que les réflexions de la population et des élus locaux ne serviront à rien puisque le projet est déclaré d'intérêt général au départ, donc il ne peut être remis en cause que par des actes médiatiques forts voire violents (malheureusement) pour être ensuite dénoncés et réprimés par le pouvoir politique et judiciaire.</p>

	<p>Rousset dehors: vous profitez des fonds publics européens pour alimenter votre cour et vos protégés financiers et entrepreneurs de Grands Groupes</p> <p>Je sais que vous faites votre travail, mais vous êtes payés -la Commission d'enquête- par RFF, donc vous ne pouvez être indépendants, ce n'est pas vrai.</p> <p>Aucune enquête d'U.P concernant les grandes orientation énergétiques, de grands travaux et maintenant d'intérêt général n'ont été défavorables aux projets présentés et ce sera vrai ici également.</p> <p>Seule la mobilisation des usagers, de la population, des élus, et la médiatisation des luttes et des actions qui seront menées ultérieurement au niveau national pourra avoir une influence sur la décision finale. Nous devons nous y préparer.</p> <p>Merci de votre attention</p>
97	<p>Envoyé le : 03/12/2014 Nom : Deletrez Prénom : Patrick Département de résidence : 33 commune de résidence : Uzeste lieu concerné par vos observations (commune, département) : Préchac AVIS :</p> <p>Je suis opposée à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.</p> <p>Elle ne correspond pas à mes valeurs, à mon respect de l'humain, de son environnement qui ne se mesurent pas en chiffres !</p> <p>Ce projet m'apparaît inutile, dévastateur et ruineux.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Inutile car il ne dynamise pas les régions, il contribue à les dévitaliser au profit des métropoles.</p> <p>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 !</p> <p>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.</p> <p>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...</p> <p>Enfin, l'environnement social et humain sera mis à mal par ce projet.</p>

	<p>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.</p> <p>Enfin, ces travaux se feront au détriment de la maintenance et l'amélioration des voies existantes, qui coûterait beaucoup fois moins cher.</p> <p>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 !</p>
98	<p>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 : Habitant au Pays Basque, travaillant à Bordeaux et me déplaçant en aquitaine, je suis très favorable aux aménagements qui faciliteront les transports et occasionneront un gain de temps dans un confort appréciable.</p>

OBSERVATIONS DU PUBLIC FORMULEES du 4 au 7 décembre 2014

Projet d'Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux

Numéro	Courriel
98	<p>Envoyé le : 04/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT MEDARD D'EYRANS lieu concerné par vos observations (commune, département) : SAINT MEDARD D'EYRANS 33 AVIS : je suis plus que fermement opposée à ce projet !!! opposée à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne</p> <p>Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique</p> <p>stop aux nouvelles infrastructures, stop au gaspillage de l'argent public qui est le notre stop à la dénaturalisation de nos espaces vitaux (Dans notre commune de Saint Médard d'Eyrans et dans les communes limitrophes, la ligne va détruire une zone sensible humide classée NATURA 2000) stop à la destruction que va devenir notre village, nos routes, nos vies... occupons nous d'améliorer, d'aménager et d'entretenir ce que nous avons déjà....</p> <p>il est pour moi impossible d'imaginer que notre pays puissent laisser faire une aberration de ce type !</p> <p>l'intérêt public n'est pas là il est, ou plutôt, devrait être dans l'amélioration et le bien être de l'humanité !</p>
99	<p>Envoyé le : 04/12/2014 Nom : david Prénom : olivier Département de résidence : 33 commune de résidence : Laroque lieu concerné par vos observations (commune, département) : les communes de la Gironde et des Landes et les autres... AVIS : A l'attention de la commission d'enquête:</p> <p>Bonjour, Je suis un usager de la forêt des landes girondines, qui est LA richesse de ce territoire:</p> <p>Il est difficilement concevable d'imaginer une nouvelle plaie dans ces territoires du sud-ouest, après l'autoroute Langon -Pau (une belle réussite économique, environnementale ! c'est de l'ironie... il faudrait y compter le nombre de virage sur ces 150 km!!!)</p> <p>Le département de la Gironde est déjà un vrai puzzle entre les</p>

	<p>autoroutes et bientôt les LGV! c'est trop!</p> <p>Quelles sont les forces qui entraînent ce projet (entreprises du BTP, région...).</p> <p>Il semble que l'ensemble des communes coupées en 2 sont opposées au projet mais que les grandes villes non impactées de Toulouse à Bordeaux y sont favorables: Si ce projet sort de terre , il ne restera vraiment plus rien d'attractif à ces territoires (la qualité de vie, le calme, les paysages...) Tout cela pour voir des quelques Toulousains qui iront à Bordeaux et inversement.Vive la démoncratie!</p> <p>Il existe tant d'autres solutions : la parrallèle à l'autoroute Bx -Toulouse, l'aménagement de la ligne existante...pour un prjet que présente peu d'atout au final...</p> <p>Merci d'y réfléchir</p> <p>OD</p>
100	<p>Envoyé le : 04/12/2014 Nom : Lignièrès-Cassou Prénom : Martine Département de résidence : 64 commune de résidence : PAU lieu concerné par vos observations (commune, département) : Landes AVIS :</p> <p>Contribution à l'enquête publique sur la LGV Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse :</p> <p>Pour une desserte ferroviaire modernisée en attendant la LGV. L'émergence des deux grandes métropoles du Sud-Ouest Bordeaux et Toulouse porte un risque de marginalisation du piémont pyrénéen occidental. Aussi celui-ci, doit construire sa place au cœur du triangle métropolitain « Toulouse-Bordeaux-Saragosse ».</p> <p>Pour relever ce défi et jouer un rôle de connexion avec l'Espagne, notre territoire a besoin d'un réseau ferroviaire performant et modernisé. Le piémont pyrénéen occidental souffre de son enclavement notamment le Béarn et la Bigorre.</p> <p>Aujourd'hui la liaison ferroviaire place le piémont pyrénéen loin de Paris. Les horaires actuels en TGV mettent Pau et Bayonne à près de 6 heures de Paris et Tarbes à près de 6h30.</p> <p>Certes la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux nous permettra de raccourcir ce temps de parcours de 50 minutes en 2017. Mais les horaires actuels optimisés entre Bordeaux et le piémont pyrénéen seront pour Bayonne de 1 heure et 30 minutes, pour Pau de 1 heure et 50 minutes et pour Tarbes de 2 heures et 38 minutes pendant de très nombreuses années puisque le projet LGV Bordeaux-Dax ne verra le jour au mieux qu'en 2028 si nos capacités financières le permettent. Nous sommes évidemment favorables au projet GPSO. Cependant, prenant acte de ce temps long et des incertitudes financières, la présente contribution propose d'améliorer les lignes ferroviaires existantes du sud-ouest et notamment celle du piémont pyrénéen occidental en attendant la LGV Bordeaux-Dax.</p> <p>Comment désenclaver à court terme le piémont pyrénéen occidental?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Par une amélioration du tronçon existant « Bordeaux-Dax » au bénéfice de toutes les villes du Piémont pyrénéen. (Bayonne, Pau, Tarbes, Lourdes...). - Par une amélioration de la ligne TET Hendaye-Toulouse et plus particulièrement les tronçons de « Pau-Tarbes » et de « Pau-Bayonne »

ceci permettra de mieux connecter les villes du piémont entre elles et de constituer un réel réseau métropolitain pyrénéen.

- Par une réouverture de la ligne « Mont de Marsan -Tarbes » qui permettra de rajouter une tête de ligne TGV pour le piémont Pyrénéen.

- Amélioration de la ligne existante Bordeaux-Dax :

Dans un contexte économique où les finances publiques sont de plus en plus rares et face aux enjeux de développement du piémont pyrénéen une amélioration de la ligne existante portée de 160 à 225 km/h permettra de parcourir les 147 km en 50 minutes soit de gagner 15 minutes pour nos quatre villes (Bayonne, Pau, Tarbes et Dax). Son profil en long exceptionnel et un nombre restreint de passages à niveau nécessitent des investissements raisonnables et peuvent être entrepris rapidement : une courbe est à rectifier.

Certes, la cohabitation de trains circulant à des vitesses différentes sur une même voie peut s'avérer parfois délicate mais le trafic vers l'Espagne n'a pas la même ampleur que celui enregistré actuellement sur la ligne actuelle Tours-Bordeaux, parcourue à 220 km/h sur les trois/quart du trajet. La seule difficulté semble être le passage de trois T.G.V. aux heures de pointes le matin, difficulté résolue par la réutilisation de la gare de Talence Médoquine qui dispose de voies pour garer des rames en cas de besoin.

- À partir de Dax il est possible :

D'augmenter la vitesse d'entrée et de sortie de la gare de Dax en la portant de 30 à 60 voire 80 km/h. Gain : 3 à 4 minutes pour tout le monde et de porter la vitesse de 130 à 150 km sur Dax-Bayonne (gain 2.30 minutes) et 160 sur Dax-Puyoo (gain 2 minutes).

- Améliorations de la ligne Hendaye-Pau-Toulouse :

- Une amélioration de la ligne existante sur la portion Pau-Orthez hors des zones d'entrée de ces deux villes en portant la vitesse à 160km/h permettrait de réduire le temps de trajet de 3 ou 4 Min pour un montant estimé à 90M d'euros. L'amélioration de ce tronçon permettra de rapprocher Pau de Paris et Bordeaux mais également de rapprocher la côte basque de sa préfecture.

Il serait opportun qu'une réflexion soit menée sur les 2 km à l'approche de Pau pour augmenter la vitesse de 30 km/h à 90km/h entre la courbe du golf et la gare de Pau (adaptation de la signalétique et modifications mineures sur la courbe) permettrait de gagner de 2 à 3 min.

- Concernant le tronçon Pau-Tarbes, le parcours actuel présente une longueur de 60km en passant par Lourdes réalisé en 43 minutes avec un train roulant à 80km/h.

Si une ligne nouvelle à voie unique pouvait être construite entre Pau et Tarbes avec une vitesse de 160km/h le temps de trajet passerait à 18 minutes pour une distance de 40km. Ce projet permettrait d'optimiser le rapprochement de ces deux aires urbaines.

Nous sommes conscients que le projet de construction de ce shunt aura un coût assez important. Cependant porter la ligne actuelle Pau-Lourdes-Tarbes à voie unique permettrait de faire des économies sur l'entretien, élément qui pourrait être pris en compte dans le bilan économique.

L'objectif est à terme de faciliter l'émergence d'un réseau métropolitain pyrénéen occidental.

- Réouverture et aménagement de la ligne Tarbes/Mont-de-Marsan :

La ville de Tarbes fortement pénalisée peut améliorer considérablement sa situation en utilisant la ligne existante « Tarbes-Mont-de-Marsan » qui bénéficie d'un tracé exceptionnel permettant des vitesses élevées : 160 (voire 200 km/h) sans rectification de courbe.

La distance « Tarbes-Mont-de-Marsan-Morcenx-Bordeaux » est de 250 km/h soit 46 km de moins que la ligne actuelle. En roulant à 160 km/h avec un arrêt à Mont-de-Marsan, Tarbes sera à 2h de Bordeaux soit 40 minutes de moins qu'actuellement. Elle peut encore gagner 10 minutes si la section « Bordeaux-Morcenx » est portée à 225 km/h.

Ainsi le piémont pyrénéen serait structuré pour des transports de la vie quotidienne comme pour ceux de longue distance. Quatre bassins de vie (Pays Basque, Béarn, Bigorre, Landes) seraient interconnectés, ce qui soutiendrait fortement leur développement.

- Une connexion vers l'Espagne centrale :
Une desserte plus équilibrée entre les différentes villes du piémont pyrénéen et notamment celles du Béarn et de la Bigorre (Pau, Tarbes, Lourdes) peut aussi trouver un débouché rentable vers l'Espagne avec la réouverture programmée de la ligne Pau-Oloron-Canfranc-Saragosse-Madrid. Lancé le 26 septembre dernier à Lurbe-Saint-Christau, le chantier de rétablissement de la circulation ferroviaire sur le tronçon « Oloron-Bedous » sera livré en 2016.

La réouverture de cette ligne historique permettra d'apporter une contribution significative au développement des échanges ferroviaires de part et d'autre des Pyrénées.

Martine Lignièrès-Cassou : Députée des Pyrénées-Atlantiques

Nathalie Chabanne : Députée des Pyrénées-Atlantiques

Florence Delaunay : Députée des Landes

Jean Glavany : Député des Hautes-Pyrénées

Jeanine Dubié : Députée des Hautes-Pyrénées

Jean-Pierre Dufau : Député des Landes

Jean-Louis Carrere : Sénateur des Landes

Georges Labazée : Sénateur des Pyrénées-Atlantiques

Josette Durrieu : Sénatrice des Hautes-Pyrénées

François Fortassin : Sénateur des Hautes-Pyrénées

101

Envoyé le : 04/12/2014

Nom : Lignièrès -Cassou

Prénom : Martine

Département de résidence : 64

commune de résidence : Pau

lieu concerné par vos observations (commune, département) :

Landes, Pyrénées Atlantiques, Hautes Pyrénées, Gironde

AVIS :

MERCI DE NE PRENDRE QUE EN COMPTE CETTE VERSION :

Contribution à l'enquête publique sur la LGV Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse :

Pour une desserte ferroviaire modernisée en attendant la LGV.

L'émergence des deux grandes métropoles du Sud-Ouest Bordeaux et Toulouse porte un risque de marginalisation du piémont pyrénéen occidental. Aussi celui-ci, doit construire sa place au cœur du triangle métropolitain « Toulouse-Bordeaux-Saragosse ».

Pour relever ce défi et jouer un rôle de connexion avec l'Espagne, notre territoire a besoin d'un réseau ferroviaire performant et modernisé. Le piémont pyrénéen occidental souffre de son enclavement

notamment le Béarn et la Bigorre.
Aujourd'hui la liaison ferroviaire place le piémont pyrénéen loin de Paris. Les horaires actuels en TGV mettent Pau et Bayonne à près de 6 heures de Paris et Tarbes à près de 6h30.
Certes la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux nous permettra de raccourcir ce temps de parcours de 50 minutes en 2017. Mais les horaires actuels optimisés entre Bordeaux et le piémont pyrénéen seront pour Bayonne de 1 heure et 30 minutes, pour Pau de 1 heure et 50 minutes et pour Tarbes de 2 heures et 38 minutes pendant de très nombreuses années puisque le projet LGV Bordeaux-Dax ne verra le jour au mieux qu'en 2028 si nos capacités financières le permettent. Nous sommes évidemment favorables au projet GPSO. Cependant, prenant acte de ce temps long et des incertitudes financières, la présente contribution propose d'améliorer les lignes ferroviaires existantes du sud-ouest et notamment celle du piémont pyrénéen occidental en attendant la LGV Bordeaux-Dax.

Comment désenclaver à court terme le piémont pyrénéen occidental?

- Par une amélioration du tronçon existant « Bordeaux-Dax » au bénéfice de toutes les villes du Piémont pyrénéen. (Bayonne, Pau, Tarbes, Lourdes...).

- Par une amélioration de la ligne TET Hendaye-Toulouse et plus particulièrement les tronçons de « Pau-Tarbes » et de « Pau-Bayonne » ceci permettra de mieux connecter les villes du piémont entre elles et de constituer un réel réseau métropolitain pyrénéen.

- Par une réouverture de la ligne « Mont de Marsan -Tarbes » qui permettra de rajouter une tête de ligne TGV pour le piémont Pyrénéen.

- Amélioration de la ligne existante Bordeaux-Dax :
Dans un contexte économique où les finances publiques sont de plus en plus rares et face aux enjeux de développement du piémont pyrénéen une amélioration de la ligne existante portée de 160 à 225 km/h permettra de parcourir les 147 km en 50 minutes soit de gagner 15 minutes pour nos quatre villes (Bayonne, Pau, Tarbes et Dax). Son profil en long exceptionnel et un nombre restreint de passages à niveau nécessitent des investissements raisonnables et peuvent être entrepris rapidement : une courbe est à rectifier.
Certes, la cohabitation de trains circulant à des vitesses différentes sur une même voie peut s'avérer parfois délicate mais le trafic vers l'Espagne n'a pas la même ampleur que celui enregistré actuellement sur la ligne actuelle Tours-Bordeaux, parcourue à 220 km/h sur les trois/quart du trajet. La seule difficulté semble être le passage de trois T.G.V. aux heures de pointes le matin, difficulté résolue par la réutilisation de la gare de Talence Médoquine qui dispose de voies pour garer des rames en cas de besoin.

- À partir de Dax il est possible :

D'augmenter la vitesse d'entrée et de sortie de la gare de Dax en la portant de 30 à 60 voire 80 km/h. Gain : 3 à 4 minutes pour tout le monde et de porter la vitesse de 130 à 150 km sur Dax-Bayonne (gain 2.30 minutes) et 160 sur Dax-Puyoo (gain 2 minutes).

- Améliorations de la ligne Hendaye-Pau-Toulouse :

- Une amélioration de la ligne existante sur la portion Pau-Orthez hors des zones d'entrée de ces deux villes en portant la vitesse à 160km/h permettrait de réduire le temps de trajet de 3 ou 4 Min pour un montant estimé à 90M d'euros. L'amélioration de ce tronçon permettra de rapprocher Pau de Paris et Bordeaux mais

également de rapprocher la côte basque de sa préfecture.

- Concernant le tronçon Pau-Tarbes, le parcours actuel présente une longueur de 60km en passant par Lourdes réalisé en 45 minutes avec un train roulant à 80km/h.

Si une ligne nouvelle à voie unique pourrait être construite entre Pau et Tarbes avec une vitesse de 160km/h le temps de trajet passerait à 25 minutes pour une distance de 40km. Ce projet permettrait d'optimiser le rapprochement de ces deux aires urbaines. Nous sommes conscients que le projet de construction de ce shunt aura un coût assez important. Cependant porter la ligne actuelle Pau-Lourdes-Tarbes à voie unique permettrait de faire des économies sur l'entretien, élément qui pourrait être pris en compte dans le bilan économique.

L'objectif est à terme de faciliter l'émergence d'un réseau métropolitain pyrénéen occidental.

- Réouverture et aménagement de la ligne Tarbes/Mont-de-Marsan :

La ville de Tarbes fortement pénalisée peut améliorer considérablement sa situation en utilisant la ligne existante « Tarbes-Mont-de-Marsan » qui bénéficie d'un tracé exceptionnel permettant des vitesses élevées : 160 (voire 200 km/h) sans rectification de courbe.

La distance « Tarbes-Mont-de-Marsan-Morcenx-Bordeaux » est de 250 km/h soit 46 km de moins que la ligne actuelle. En roulant à 160 km/h avec un arrêt à Mont-de-Marsan, Tarbes sera à 2h de Bordeaux soit 40 minutes de moins qu'actuellement. Elle peut encore gagner 10 minutes si la section « Bordeaux-Morcenx » est portée à 225 km/h.

Ainsi le piémont pyrénéen serait structuré pour des transports de la vie quotidienne comme pour ceux de longue distance. Quatre bassins de vie (Pays Basque, Béarn, Bigorre, Landes) seraient interconnectés, ce qui soutiendrait fortement leur développement.

- Une connexion vers l'Espagne centrale :

Une desserte plus équilibrée entre les différentes villes du piémont pyrénéen et notamment celles du Béarn et de la Bigorre (Pau, Tarbes, Lourdes) peut aussi trouver un débouché rentable vers l'Espagne avec la réouverture programmée de la ligne Pau-Oloron-Canfranc-Saragosse-Madrid. Lancé le 26 septembre dernier à Lurbe-Saint-Christau, le chantier de rétablissement de la circulation ferroviaire sur le tronçon « Oloron-Bedous » sera livré en 2016.

La réouverture de cette ligne historique permettra d'apporter une contribution significative au développement des échanges ferroviaires de part et d'autre des Pyrénées.

Martine Lignièrès-Cassou
Florence Delaunay
Députée des Pyrénées-Atlantiques
Députée des Landes
Pyrénées

Nathalie Chabanne
Jean Glavany
Députée des Pyrénées-
Député des Hautes-

Jean-Pierre Dufau
Georges Labazée
Député des Landes
Pyrénées-Atlantiques

Jean-Louis Carrere
Josette Durrieu
Sénateur des Landes
Sénatrice des Hautes-Pyrénées

François Fortassin
Sénateur des Hautes-Pyrénées

Janine Dubié
Députée des Hautes-Pyrénées

102

Envoyé le : 04/12/2014

Nom : LARRENIE

Prénom : Guy

Département de résidence : 47

commune de résidence : LE PASSAGE

lieu concerné par vos observations (commune, département)

285 chemin de Bernou 47520 LE PASSAGE

AVIS :

Nous avons constaté lors de la présentation de la maquette de la future ligne L.G.V que le chemin de Bernou desservant notre habitation était coupé par le tracé de la ligne.

Notre chemin est actuellement en sens unique dont l'entrée se situe au niveau de la RN 21 et la sortie sur la route du Peyré.

Le double sens ne peut pas être envisagé pour des raisons techniques ; chemin étroit et élargissement impossible compte tenu des habitations des deux côtés et pour des raisons de sécurité, la sortie de la RN 21 étant dangereuse.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons le rétablissement de la sortie sécurisée du chemin de Bernou distincte de l'entrée dès le démarrage des travaux de la ligne L.G.V.

D'autre part, notre quartier étant déjà exposé à d'importantes nuisances sonores qui proviennent du trafic autoroutier, le passage de la ligne L.G.V à proximité engendrera un cumul conséquent de nuisances acoustiques C'est la raison pour laquelle nous sollicitons une étude d'impact sonore concernant ces phénomènes suivie des aménagements indispensables.

Nous craignons une dévalorisation importante de notre maison, dû aux nuisances de la nouvelle LGV

Nôtre maison est aussi un lieu de travail.

Madame est assistante maternelle depuis 10 ans. Etant bien situé géographiquement, elle exerce son activité à 100 % et même refuse des enfants par manque de places. Nous craignons que les nuisances généreraient par les travaux et le trafic LGV elle est moins ou plus de travail.

Nous possédons une piscine.

Entretien supplémentaire dû à la poussière pendant les travaux, risque d' endommager les pompes. (eau/terre)

On attire toute votre attention pour prendre en considération tous ces problèmes, et y apporter une solution.

Envoyé le : 04/12/2014

Nom : 1

Prénom : Martine

Département de résidence : 64

commune de résidence : Pau

lieu concerné par vos observations (commune, département)

Landes, Pyrénées Atlantiques, Hautes Pyrénées, Gironde

AVIS :

MERCI DE NE PRENDRE QUE EN COMPTE CETTE VERSION :

Contribution à l'enquête publique sur la LGV Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse :

Pour une desserte ferroviaire modernisée en attendant la LGV.

L'émergence des deux grandes métropoles du Sud-Ouest Bordeaux et Toulouse porte un risque de marginalisation du piémont pyrénéen occidental. Aussi celui-ci, doit construire sa place au cœur du triangle métropolitain « Toulouse-Bordeaux-Saragosse ».

Pour relever ce défi et jouer un rôle de connexion avec l'Espagne, notre territoire a besoin d'un réseau ferroviaire performant et modernisé. Le piémont pyrénéen occidental souffre de son enclavement notamment le Béarn et la Bigorre.

Aujourd'hui la liaison ferroviaire place le piémont pyrénéen loin de Paris. Les horaires actuels en TGV mettent Pau et Bayonne à près de 6 heures de Paris et Tarbes à près de 6h30.

Certes la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux nous permettra de raccourcir ce temps de parcours de 50 minutes en 2017. Mais les horaires actuels optimisés entre Bordeaux et le piémont pyrénéen seront pour Bayonne de 1 heure et 30 minutes, pour Pau de 1 heure et 50 minutes et pour Tarbes de 2 heures et 38 minutes pendant de très nombreuses années puisque le projet LGV Bordeaux-Dax ne verra le jour au mieux qu'en 2028 si nos capacités financières le permettent. Nous sommes évidemment favorables au projet GPSO. Cependant, prenant acte de ce temps long et des incertitudes financières, la présente contribution propose d'améliorer les lignes ferroviaires existantes du sud-ouest et notamment celle du piémont pyrénéen occidental en attendant la LGV Bordeaux-Dax.

Comment désenclaver à court terme le piémont pyrénéen occidental?

- Par une amélioration du tronçon existant « Bordeaux-Dax » au bénéfice de toutes les villes du Piémont pyrénéen. (Bayonne, Pau, Tarbes, Lourdes...).

- Par une amélioration de la ligne TET Hendaye-Toulouse et plus particulièrement les tronçons de « Pau-Tarbes » et de « Pau-Bayonne » ceci permettra de mieux connecter les villes du piémont entre elles et de constituer un réel réseau métropolitain pyrénéen.

- Par une réouverture de la ligne « Mont de Marsan -Tarbes » qui permettra de rajouter une tête de ligne TGV pour le piémont Pyrénéen.

- Amélioration de la ligne existante Bordeaux-Dax :

Dans un contexte économique où les finances publiques sont de plus en plus rares et face aux enjeux de développement du piémont pyrénéen une amélioration de la ligne existante portée de 160 à 225 km/h permettra de parcourir les 147 km en 50 minutes soit de gagner 15 minutes pour nos quatre villes (Bayonne, Pau, Tarbes et Dax). Son profil en long exceptionnel et un nombre restreint de passages à niveau nécessitent des investissements raisonnables et peuvent être entrepris rapidement : une courbe est à rectifier.

Certes, la cohabitation de trains circulant à des vitesses différentes sur une même voie peut s'avérer parfois délicate mais le trafic vers l'Espagne n'a pas la même ampleur que celui enregistré actuellement sur la ligne actuelle Tours-Bordeaux, parcourue à 220

km/h sur les trois/quart du trajet. La seule difficulté semble être le passage de trois T.G.V. aux heures de pointes le matin, difficulté résolue par la réutilisation de la gare de Talence Médoquine qui dispose de voies pour garer des rames en cas de besoin.

- À partir de Dax il est possible :

D'augmenter la vitesse d'entrée et de sortie de la gare de Dax en la portant de 30 à 60 voire 80 km/h. Gain : 3 à 4 minutes pour tout le monde et de porter la vitesse de 130 à 150 km sur Dax-Bayonne (gain 2.30 minutes) et 160 sur Dax-Puyoo (gain 2 minutes).

- Améliorations de la ligne Hendaye-Pau-Toulouse :

- Une amélioration de la ligne existante sur la portion Pau-Orthez hors des zones d'entrée de ces deux villes en portant la vitesse à 160km/h permettrait de réduire le temps de trajet de 3 ou 4 Min pour un montant estimé à 90M d'euros. L'amélioration de ce tronçon permettra de rapprocher Pau de Paris et Bordeaux mais également de rapprocher la côte basque de sa préfecture.

- Concernant le tronçon Pau-Tarbes, le parcours actuel présente une longueur de 60km en passant par Lourdes réalisé en 45 minutes avec un train roulant à 80km/h.

Si une ligne nouvelle à voie unique pourrait être construite entre Pau et Tarbes avec une vitesse de 160km/h le temps de trajet passerait à 25 minutes pour une distance de 40km. Ce projet permettrait d'optimiser le rapprochement de ces deux aires urbaines. Nous sommes conscients que le projet de construction de ce shunt aura un coût assez important. Cependant porter la ligne actuelle Pau-Lourdes-Tarbes à voie unique permettrait de faire des économies sur l'entretien, élément qui pourrait être pris en compte dans le bilan économique.

L'objectif est à terme de faciliter l'émergence d'un réseau métropolitain pyrénéen occidental.

- Réouverture et aménagement de la ligne Tarbes/Mont-de-Marsan :

La ville de Tarbes fortement pénalisée peut améliorer considérablement sa situation en utilisant la ligne existante « Tarbes-Mont-de-Marsan » qui bénéficie d'un tracé exceptionnel permettant des vitesses élevées : 160 (voire 200 km/h) sans rectification de courbe.

La distance « Tarbes-Mont-de-Marsan-Morcenx-Bordeaux » est de 250 km/h soit 46 km de moins que la ligne actuelle. En roulant à 160 km/h avec un arrêt à Mont-de-Marsan, Tarbes sera à 2h de Bordeaux soit 40 minutes de moins qu'actuellement. Elle peut encore gagner 10 minutes si la section « Bordeaux-Morcenx » est portée à 225 km/h.

Ainsi le piémont pyrénéen serait structuré pour des transports de la vie quotidienne comme pour ceux de longue distance. Quatre bassins de vie (Pays Basque, Béarn, Bigorre, Landes) seraient interconnectés, ce qui soutiendrait fortement leur développement.

- Une connexion vers l'Espagne centrale :

Une desserte plus équilibrée entre les différentes villes du piémont pyrénéen et notamment celles du Béarn et de la Bigorre (Pau, Tarbes, Lourdes) peut aussi trouver un débouché rentable vers l'Espagne avec la réouverture programmée de la ligne Pau-Oloron-Canfranc-Saragosse-Madrid. Lancé le 26 septembre dernier à Lurbe-Saint-Christau, le chantier de rétablissement de la circulation ferroviaire sur le tronçon « Oloron-Bedous » sera livré en 2016.

La réouverture de cette ligne historique permettra d'apporter une

	<p>contribution significative au développement des échanges ferroviaires de part et d'autre des Pyrénées.</p> <p>Martine Lignièrès-Cassou Florence Delaunay Députée des Pyrénées-Atlantiques</p> <p>Nathalie Chabanne Jean Glavany Députée des Pyrénées-Atlantiques</p> <p>Jean-Pierre Dufau Georges Labazée Député des Landes</p> <p>Jean-Louis Carrere Josette Durrieu Sénateur des Landes</p> <p>François Fortassin Dubié Sénateur des Hautes-Pyrénées</p> <p>Janine Députée des Hautes-Pyrénées</p>
104	<p>Envoyé le : 04/12/2014 Nom : Musseau Prénom : Yohan Département de résidence : 33 commune de résidence : Bazas lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33 AVIS :</p> <p>Je suis fermement opposé à ce projet de ligne LGV pour les raisons suivantes :</p> <p>(mes motivations sont globales et non personnelles, aussi préciser le lieu concerné par mes observations me paraît absurde, me sentant concerné par l'ensemble du tracé !)</p> <ul style="list-style-type: none"> - des conséquences désastreuses sur le plan environnemental : destruction de 5000ha de nature, d'agriculture et d'habitats, d'espaces naturels... ; pollutions engendrées par les transports de près de 100 000 000m3 de terrassement, pollutions ensuite par le train ultra-consommateur à cette vitesse (et les lignes HT pour l'alimenter), et sur 150km de plus qu'initialement ! - une ruine financière pour les français, utilisateurs ou non de cette ligne, à hauteur de 13 000 000 000€, qui endettera aussi nos enfants puisque on sait déjà que cette ligne ne pourra pas être rentable, à l'instar de l'autoroute (largement sous-fréquentée depuis son ouverture) - une aberration de conception sur de nombreux aspects, mais notamment parce que maintenir et améliorer les lignes existantes coûterait 4 fois moins, coût incluant de nombreux dispositifs de réduction des nuisances, et conservant la possibilité de desservir de nombreuses gares, contrairement à ce projet. - Enfin, parce qu'après la réalisation de cet absurde et faramineux projet, les rares personnes susceptibles d'y trouver leur compte...ne gagneront que quelques minutes sur leur trajet ! <p>Merci au commissaire enquêteur de prendre sa décision en conscience, mesurant au-delà des enjeux financiers et de pouvoir, l'enjeu humain, écologique, économique, social, générationnel... d'un tel projet.</p>
105	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : GAILLARD Prénom : PHILIPPE Département de résidence : 33</p>

	<p>commune de résidence : ST MEDARD D EYRANS lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOUS LES TERRITOIRES CONCERNES PAR LA LGV AVIS :</p> <p>je suis totalement opposé a ce projet de troisieme voie entre Bordeaux et St Medard d'eyrans. cette voie supplementaire accolée a l'existante implique des suppressions de passages a niveau et desorganise les voies routieres et les flux de circulation. de nombreux batis seraient sacrifiés , des zones humides impactées et mises en danger. le transport de fret ia une frequence accrue implique un risque de pollution important en cas d'accident ferroviaire. l'actualité nous montre les accidents de plus en plus frequents dus au fait que les lignes ne sont pas entretenues le traversement des zones urbanisées par des TGV ou du fret met en peril une population qui ne demande qu'a avoir une ligne langon Bordeaux fiable , des trains qui passent a l'heure afin de pouvoir se deplacer localement , aller travailler dans de bonnes conditions. je suis très etonné qu'avant la fin de l'enquete publique , des travaux de forages sont en cours le long de la voie actuelle comme si le projet etait d'ores et deja validé..... JE SUIS OPPOSE A CE PROJET. APRES CONSULTATION DES AVIS 99% SONT OPPOSES AU PROJET COMMENT ALLEZ VOUS JUSTIFIE QUE CE PROJET EST DECLARE D'INTERET PUBLIC ??? Lors de la derniere reunion a Langon, BAYLE ET MAGUEREZ semblent vraiment surs que ce projet sera validé. ils evitent les questions embarrassantes, repondent hors sujet ,semblent tout de meme quelquefois destabilisés. quant au bon toutou CARDOZE, quelle decheance.....</p>
106	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : PARDES Prénom : Jérôme Département de résidence : 33 commune de résidence : SALAUNES lieu concerné par vos observations (commune, département): Saint Médard d'Eyrans, Gironde AVIS :</p> <p>Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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 :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p>

	<p>5°/ Cette construction grèvera 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entraînera sans doute, les mêmes réactions.</p>
107	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Priollaud Prénom : Antoine Département de résidence : 33 commune de résidence : Le Bouscat lieu concerné par vos observations (commune, département): Saint Médard d'Eyrans</p> <p>AVIS :</p> <p>Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entrainer des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>Dans la 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, en détruire une complètement.</p> <p>Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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</p>

	<p>nombre d'usagers en pâtira.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entrainera sans doute, les mêmes réactions.</p>
108	<p>Envoyé le : 05/12/2014</p> <p>Nom :-</p> <p>Prénom : -</p> <p>Département de résidence : 33</p> <p>commune de résidence : Mérignac</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département): Saint Médard d'Eyrans</p> <p>AVIS :</p> <p>« Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entrainer des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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.</p> <p>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</p>

	<p>de 200 km/h) sur voie classique, amélioreront le service rendu à tous les usagers.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entrainera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
109	<p>Envoyé le : 05/12/2014</p> <p>Nom : Marraud des Grottes</p> <p>Prénom : Bertrand</p> <p>Département de résidence : 33</p> <p>commune de résidence : Isle Saint Georges</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département): Saint Médard d'Eyrans</p> <p>AVIS :</p> <p> Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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. (voir TGV actuel)</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entrainer des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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.</p> <p>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.</p>

	<p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entrainera sans doute, les mêmes réactions.</p>
<p>110</p>	<p>Envoyé le : 05/12/14 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département): saint medard d eyrans</p> <p>AVIS :</p> <p>Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entrainer des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

	<p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entrainera sans doute, les mêmes réactions.</p>
<p>111</p>	<p>Envoyé le : 05/12/2014</p> <p>Nom : -</p> <p>Prénom : -</p> <p>Département de résidence : 33</p> <p>commune de résidence : Bordeaux</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département): St Médard d'Eyrans</p> <p>AVIS :</p> <p>« Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entrainer des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>Enfin, selon une étude rendue publique et non sérieusement contestée par RFF preuves à l'appui, même avec un niveau d'amélioration</p>

	<p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entrainera sans doute, les mêmes réactions</p>
<p>112</p>	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : MILATE Prénom : Philippe Département de résidence : 33 commune de résidence : VILLENAVE D'ORNON lieu concerné par vos observations (commune, département): SAINT MEDARD D'EYRANS (33) AVIS :</p> <p>« Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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'intérêt 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 grèvera 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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</p>

	<p>LGV. Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entrainera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
<p>113</p>	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : PETIT Prénom : BERNARD Département de résidence : 64 commune de résidence : POUZE lieu concerné par vos observations (commune, département): GIRONDE, commune de Saint Médard d'Eyran. AVIS : « Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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'intérêt 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 grèvera 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.</p> <p>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</p>

	<p>du barrage faisant l'actualité, et entraînera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
114	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Maurange Prénom : Xavier Département de résidence : 75 commune de résidence : paris lieu concerné par vos observations (commune, département): Saint Médard d'Eyrans 33 AVIS : Inquiet par le projet de noeud ferroviaire dans la commune précitée, j'attire l'attention des décideurs sur la valeur inestimable de l'ensemble de l'appellation Pessac Léognan-Graves , pour Bordeaux et la France, en particulier à un moment où le MAE fonde son action sur la promotion de la viticulture française. Il est donc indispensable de sauvegarder ce patrimoine s'étendant sur la commune de Saint Médard d'Eyrans et sur le châteateau d'Eyrans, coeur historique de cette commune depuis le XVIème siècle.</p>
115	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : blanchy Prénom : wladimir Département de résidence : 33 commune de résidence : bordeaux 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 :</p> <p>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 la 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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident. 5°/ Cette construction grèvera 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</p>

	<p>les usagers.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entraînera sans doute, les mêmes réactions</p>
116+	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Lignièrès-Cassou Prénom : Martine Département de résidence : 64 commune de résidence : Pau lieu concerné par vos observations (commune, département): Landes, Pyrénées Atlantiques, Hautes Pyrénées, Gironde AVIS :</p> <p>Merci de ne pas prendre en compte les versions web envoyées le 4/12/2014.</p> <p>Contribution à l'enquête publique sur la LGV Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse :</p> <p>Pour une desserte ferroviaire modernisée en attendant la LGV. L'émergence des deux grandes métropoles du Sud-Ouest Bordeaux et Toulouse porte un risque de marginalisation du piémont pyrénéen occidental. Aussi celui-ci, doit construire sa place au cœur du triangle métropolitain « Toulouse-Bordeaux-Saragosse ».</p> <p>Pour relever ce défi et jouer un rôle de connexion avec l'Espagne, notre territoire a besoin d'un réseau ferroviaire performant et modernisé. Le piémont pyrénéen occidental souffre de son enclavement notamment le Béarn et la Bigorre.</p> <p>Aujourd'hui la liaison ferroviaire place le piémont pyrénéen loin de Paris. Les horaires actuels en TGV mettent Pau et Bayonne à près de 6 heures de Paris et Tarbes à près de 6h30.</p> <p>Certes la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux nous permettra de raccourcir ce temps de parcours de 50 minutes en 2017. Mais les horaires actuels optimisés entre Bordeaux et le piémont pyrénéen seront pour Bayonne de 1 heure et 30 minutes, pour Pau de 1 heure et 50 minutes et pour Tarbes de 2 heures et 38 minutes pendant de très nombreuses années puisque le projet LGV Bordeaux-Dax ne verra le jour au mieux qu'en 2028 si nos capacités financières le permettent. Nous sommes évidemment favorables au projet GPSO. Cependant, prenant acte de ce temps long et des incertitudes financières, la présente contribution propose d'améliorer les lignes ferroviaires existantes du sud-ouest et notamment celle du piémont pyrénéen occidental en attendant la LGV Bordeaux-Dax.</p> <p>Comment désenclaver à court terme le piémont pyrénéen occidental?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Par une amélioration du tronçon existant « Bordeaux-Dax » au bénéfice de toutes les villes du Piémont pyrénéen. (Bayonne, Pau, Tarbes, Lourdes...). - Par une amélioration de la ligne TET Hendaye-Toulouse et plus

particulièrement les tronçons de « Pau-Tarbes » et de « Pau-Bayonne » ceci permettra de mieux connecter les villes du piémont entre elles et de constituer un réel réseau métropolitain pyrénéen.

- Par une réouverture de la ligne « Mont de Marsan -Tarbes » qui permettra de rajouter une tête de ligne TGV pour le piémont Pyrénéen.

- Amélioration de la ligne existante Bordeaux-Dax :

Dans un contexte économique où les finances publiques sont de plus en plus rares et face aux enjeux de développement du piémont pyrénéen une amélioration de la ligne existante portée de 160 à 225 km/h permettra de parcourir les 147 km en 50 minutes soit de gagner 15 minutes pour nos quatre villes (Bayonne, Pau, Tarbes et Dax). Son profil en long exceptionnel et un nombre restreint de passages à niveau nécessitent des investissements raisonnables et peuvent être entrepris rapidement : une courbe est à rectifier.

Certes, la cohabitation de trains circulant à des vitesses différentes sur une même voie peut s'avérer parfois délicate mais le trafic vers l'Espagne n'a pas la même ampleur que celui enregistré actuellement sur la ligne actuelle Tours-Bordeaux, parcourue à 220 km/h sur les trois/quart du trajet. La seule difficulté semble être le passage de trois T.G.V. aux heures de pointes le matin, difficulté résolue par la réutilisation de la gare de Talence Médoquine qui dispose de voies pour garer des rames en cas de besoin.

- À partir de Dax il est possible :

D'augmenter la vitesse d'entrée et de sortie de la gare de Dax en la portant de 30 à 60 voire 80 km/h. Gain : 3 à 4 minutes pour tout le monde et de porter la vitesse de 130 à 150 km sur Dax-Bayonne (gain 2.30 minutes) et 160 sur Dax-Puyoo (gain 2 minutes).

- Améliorations de la ligne Hendaye-Pau-Toulouse :

- Une amélioration de la ligne existante sur la portion Pau-Orthez hors des zones d'entrée de ces deux villes en portant la vitesse à 160km/h permettrait de réduire le temps de trajet de 3 ou 4 Min pour un montant estimé à 90M d'euros. L'amélioration de ce tronçon permettra de rapprocher Pau de Paris et Bordeaux mais également de rapprocher la côte basque de sa préfecture.

- Concernant le tronçon Pau-Tarbes, le parcours actuel présente une longueur de 60km en passant par Lourdes réalisé en 45 minutes avec un train roulant à 80km/h.

Si une ligne nouvelle à voie unique pourrait être construite entre Pau et Tarbes avec une vitesse de 160km/h le temps de trajet passerait à 25 minutes pour une distance de 40km. Ce projet permettrait d'optimiser le rapprochement de ces deux aires urbaines. Nous sommes conscients que le projet de construction de ce shunt aura un coût assez important. Cependant porter la ligne actuelle Pau-Lourdes-Tarbes à voie unique permettrait de faire des économies sur l'entretien, élément qui pourrait être pris en compte dans le bilan économique.

L'objectif est à terme de faciliter l'émergence d'un réseau métropolitain pyrénéen occidental.

- Réouverture et aménagement de la ligne Tarbes/Mont-de-Marsan :

La ville de Tarbes fortement pénalisée peut améliorer considérablement sa situation en utilisant la ligne existante « Tarbes-Mont-de-Marsan » qui bénéficie d'un tracé exceptionnel

permettant des vitesses élevées : 160 (voire 200 km/h) sans rectification de courbe.

La distance « Tarbes-Mont-de-Marsan-Morcenx-Bordeaux » est de 250 km/h soit 46 km de moins que la ligne actuelle. En roulant à 160 km/h avec un arrêt à Mont-de-Marsan, Tarbes sera à 2h de Bordeaux soit 40 minutes de moins qu'actuellement. Elle peut encore gagner 10 minutes si la section « Bordeaux-Morcenx » est portée à 225 km/h.

Ainsi le piémont pyrénéen serait structuré pour des transports de la vie quotidienne comme pour ceux de longue distance. Quatre bassins de vie (Pays Basque, Béarn, Bigorre, Landes) seraient interconnectés, ce qui soutiendrait fortement leur développement.

- Une connexion vers l'Espagne centrale :

Une desserte plus équilibrée entre les différentes villes du piémont pyrénéen et notamment celles du Béarn et de la Bigorre (Pau, Tarbes, Lourdes) peut aussi trouver un débouché rentable vers l'Espagne avec la réouverture programmée de la ligne Pau-Oloron-Canfranc-Saragosse-Madrid. Lancé le 26 septembre dernier à Lurbe-Saint-Christau, le chantier de rétablissement de la circulation ferroviaire sur le tronçon « Oloron-Bedous » sera livré en 2016.

La réouverture de cette ligne historique permettra d'apporter une contribution significative au développement des échanges ferroviaires de part et d'autre des Pyrénées.

Martine Lignièrès-Cassou Députée des Pyrénées-Atlantiques
 Nathalie Chabanne Députée des Pyrénées-Atlantiques
 Florence Delaunay Députée des Landes
 Jean Glavany Député des Hautes-Pyrénées

Jean-Pierre Dufau Député des Landes
 Jean-Louis Carrère Sénateur des Landes
 Georges Labazée Sénateur des Pyrénées-Atlantiques
 Josette Durrieu Sénatrice des Hautes-Pyrénées

François Fortassin Sénateur des Hautes-Pyrénées
 Janine Dubié Députée des Hautes-Pyrénées

117

Envoyé le : 05/12/2014

Nom : burnet

Prénom : alain

Département de résidence : -

commune de résidence : bordeaux

lieu concerné par vos observations (commune, département): St-Médard d'Eyrans, 33

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

	<p>considérables à l'environnement :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entrainera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
<p>118</p>	<p>Envoyé le : 05/12/2014</p> <p>Nom : -</p> <p>Prénom : -</p> <p>Département de résidence : 33</p> <p>commune de résidence : BORDEAUX</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département): ST MEDARD D EYRANS</p> <p>AVIS :</p> <p>Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entrainer des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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</p>

	<p>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.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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'utilisateurs en pâtira.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entraînera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
119	<p>Envoyé le : 04/12/2014 Nom : FAISANDIER Prénom : PIERRE-HENRY Département de résidence : 33 commune de résidence : BORDEAUX lieu concerné par vos observations (commune, département): ST MEDARD D EYRANS AVIS :</p> <p>« Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entraîner des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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, en détruire une complètement.</p> <p>Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera pour de longues années les finances de RFF/SNCF et creusera encore plus le déficit du budget de l'Etat,</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entraînera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
120	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : tauzia Prénom : jean pierre Département de résidence : 33 commune de résidence : bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département): st medard d'eyrans gironde AVIS :</p> <p>« Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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'intérêt 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 grèvera 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</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entraînera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
121	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : de Loze de Plaisance Prénom : Cyril Département de résidence : 974 commune de résidence : La Saline les Bains lieu concerné par vos observations (commune, département): 36650 AVIS :</p> <p>« Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entraîner des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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.</p> <p>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.</p> <p>L'écart de temps pour un trajet Bordeaux-Toulouse entre cette</p>

	<p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entraînera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
122	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : chavane de dalmassy Prénom : marie christine Département de résidence : 56 commune de résidence : plouhinec lieu concerné par vos observations (commune, département): saint médard d'eyrans AVIS :</p> <p> Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entrainer des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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, en détruire une complètement.</p> <p>Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

	<p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entrainera sans doute, les mêmes réactions.</p>
123	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : Fré Prénom : Jérôme Département de résidence : 33 commune de résidence : BLANQUEFORT lieu concerné par vos observations (commune, département): Zone humide du Ciron AVIS : Et le Sauternes, et la zone humide du Ciron, arrêtez, arrêtez de détériorer Dame Nature! La question posée : dépenser des milliards que nous n'avons pas pour gagner quelques minutes entre deux villes en saccageant l'écosystème qui fait partie du grand patrimoine français, cela en vaut-il la peine ? (extrait de l'article de la revue Le Point)</p> <p>Jérôme Fré</p>
124	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : De La Chapelle Prénom : Michel Département de résidence : 33 commune de résidence : Lege Cap Ferret lieu concerné par vos observations (commune, département): Saint Medard d'Eyran AVIS : J'apprend qu'il y a un projet de réalisation de ligne LGV dont le trajet amputerait la commune de Saint Medard d'Eyran avec plus précisément une amputation de la Propriété du Château d'Yran, cela n'est pas possible, une fois de plus il faut réfléchir afin que des sites remarquables soit respectés, ce qui est le cas conférant cette propriété au demeurant productrice d'un vin reconnu.</p> <p>Nous sommes à une époque où il faut raisonnablement faire des réalisations dans le respect des finances qui nous le savons sont pour notre pays très mauvaise, alors il faut peut être imaginer pour des reliefs simples comme c'est le cas sur cette commune, l'utilisation de la ligne actuelle fortement rénovée permettant au tain de rouler à une vitesse élevée même si à cet endroit il serait limité à 200/250 km/h.</p> <p>Allons réfléchissez raisonnablement et ne soyez pas/soyons pas jusqu'au boutiste, Je rappelle que le TGV à la sortie de Paris ne roule pas aux vitesses les plus élevées Avant qu'il ait passé les tunnels Messieurs les Censeurs réfléchissez et prenez vos décision dans le respect d'un environnement à protéger et respecter M. De La Chapelle</p>
125	<p>Envoyé le: 05/12/2014</p>

Nom : de Rozières
Prénom : Antoine
Département de résidence : 33
commune de résidence : Lège-Cap Ferret
lieu concerné par vos observations (commune, département): Saint Médard d'Eyrans, Gironde
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, en détruire une complètement.

Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.

5°/ Cette construction grèvera 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 entraînera sans doute, les mêmes réactions. »

	<p>Prénom : Julien Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département): Saint Médard d'Eyrans</p> <p>AVIS :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident. 5°/ Cette construction grèvera 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 entraînera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
127	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : PLAT Prénom : Anne-Marie Département de résidence : 33 commune de résidence : ST MEDARD EN JALLES lieu concerné par vos observations (commune, département): ST MEDARD D'EYRANS (GIRONDE) Château d'EYRAN</p> <p>AVIS :</p> <p>« Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou</p>

	<p>même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entrainer des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entrainera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
128	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : orliac Prénom : daniel Département de résidence : 47 commune de résidence : agen lieu concerné par vos observations (commune, département): agen AVIS : « Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entrainer des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entrainera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
129	<p>Envoyé le : 05/12/2014</p> <p>Nom : -</p> <p>Prénom : -</p> <p>Département de résidence : 47</p> <p>commune de résidence : sérignac sur garonne</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département): commune</p> <p>AVIS :</p> <p>nous sommes contre la LGV cela va détruire la nature et couter beaucoup d'argent alors qu'il suffirait d'améliorer les voies existantes déjà</p>

130

Envoyé le : 05/12/2014

Nom : vignial

Prénom : nicole

Département de résidence : 33

commune de résidence : beautiran

lieu concerné par vos observations (commune, département): projet entier

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 basera 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

<p>131</p>	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 59 commune de résidence : Lille lieu concerné par vos observations (commune, département): Lille AVIS :</p> <p>« Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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 :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident. 5°/ Cette construction grèvera 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entraînera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
<p>132</p>	<p>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 :</p> <p>Je ne vois pas l'utilité de créer une troisième voie si la LGV</p>

	<p>tombe à l'eau. Un grand chantier, beaucoup de remue ménage, d'expropriations, de nuisances dans le village pour quoi au final. Une montagne qui va accoucher d'une souris. Et quelle utilité réelle ? Quels avantages ? Je n'en vois pas. Entretenir, rénover les voies actuelles serait déjà une bonne chose car ça n'a jamais eu l'air si abandonné. Donc je suis farouchement contre. Il n'y a plus d'argent avec cette crise sans précédent, et je pense qu'il y aurait des choses plus intelligentes et judicieuses à faire et surtout plus urgentes et prioritaires. Ma propriété longe la voie ferrée à Cadaujac.</p>
<p>133</p>	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : CARRIE Prénom : JEAN Département de résidence : 33 commune de résidence : CADAUJAC lieu concerné par vos observations (commune, département): CADAUJAC (GIRONDE) AVIS :</p> <p style="padding-left: 40px;">Avis sur l'enquête d'utilité publique LGV au Sud de Bordeaux</p> <p>1) PROJET GENERAL</p> <p>Je suis opposé au projet de construction d'une ligne ferroviaire du type LGV au sud de Bordeaux, permettant des liaisons vers Toulouse et vers DAX, via l'Espagne ??</p> <p>C'est pourtant la liaison Espagne -Bordeaux qui paraîtrait la plus logique mais à quel prix ? Et à ce jour rien ne dit qu'elle se fera.</p> <p>N'est-il pas plus économique, et donc plus rentable, dans l'intérêt collectif, de réaménager les voies existantes (re-profilage, etc) afin d'y faire circuler des trains dit «pendulaires» qui roulent, certes, moins vite que les TGV, et qui rajouteraient un peu plus de temps (quelques dizaines de minutes sur les plus longs trajets). Lorsque le supersonique « CONCORDE» réservé à une classe fortunée a cessé d'assurer les liaisons transatlantiques, ces mêmes passagers ont continué à prendre l'avion et pourtant ils mettent beaucoup plus de temps. Depuis le trafic n'a pas cessé d'augmenter, diminuant les coûts et permettant un nouvel essor.</p> <p>Cet exemple ne pourrait-il pas s'appliquer aux TGV. Pourquoi ne pas arrêter la construction de lignes LGV et favoriser un aménagement de substitution plus économique, rendant un service équivalent, plus rentable mais avec un peu plus de temps.</p> <p>Ce projet GPSO nécessite des investissements colossaux, et une détérioration des territoires, pour qui ? Pour quelques élus locaux ? Pour quelques hommes d'affaires ? Les technologies de communication évoluent tellement vite, que les cadres des entreprises ou « hommes d'affaires » ne se déplaceront certainement plus. Alors quel usage ? Touristique ? Certainement pas, trop cher et on n'est pas à quelques minutes près en vacances. Alors ? Il faut se rendre à l'évidence que ce projet est dépassé et s'il voit le jour sera complètement à contre pied des besoins de la société. Ce sera un boulet (un de plus) à trainer pendant de multiples années...</p> <p>Pourra t-on également avoir les moyens d'entretenir ces équipements alors que la SNCF n'a plus les moyens de renouveler son parc roulant et de maintenir en état ses voies...</p> <p>Avec quel argent ? Celui du contribuable bien sûr. L'état (nous) n'a plus d'argent. RFF est surendetté et les Partenariats Publics-Privés (PPP) sont décriés car se sont des bombes financières à retardement. Par exemple l'autoroute A 65 (Langon-Pau) dont les perspectives d'amortissement s'effondrent de jour en jour, car très peu fréquentée compte tenu du montant des tarifs de péage. Il faudra pourtant bien payer les investisseurs et avec majoration !!</p>

Conclusion : STOPPONS CE PROJET DE LIGNE LGV TANT QU'IL EST ENCORE TEMPS ; ARRETONS LA GABEGIE FINANCIERE, LE LOOBING DE QUELQUES ELUS ET ENTREPRISES, et mettons en place des approches nouvelles plus économiques, rendant service à un plus grand nombre de personnes, plus écologiques, rentables, modernes et innovantes pour l'avenir.

2) AMENAGEMENT ANTI-BRUIT ET ANTI-VIBRATILE

Je suis fermement opposé au passage du FRET ferroviaire. Le FRET en direction de l'Espagne doit continuer de passer par la sortie Ouest de BORDEAUX, via PESSAC, BIGANOS, MORCEINX.

Je suis fermement opposé à l'accroissement du trafic (environ 160 trains par jour projeté soit 1 toutes les 3 à 5 mn en période courante 7h- 21h)

Quelques soient les fréquences et trafics à venir il est impératif de mettre en œuvre dès à présent, des DISPOSITIFS ANTI-BRUIT EFFICACES, végétalisés et CONTINUS sur les communes traversées ; Plus particulièrement sur ma commune de CADAUJAC même si à certains endroits les habitations sont reculées ou inexistantes. Il faut traiter l'ensemble de la commune sur TOUTE SA LONGUEUR pour garantir et préserver l'avenir.

Le traitement ANTI-VIBRATILE doit être complètement revu et garanti. A ce jour au passage des trains, des vibrations importantes sont ressenties dans les habitations situées à plus de 40 m des voies, engendrant des fissurations, et à court ou moyen terme des désordres structurels plus importants (Tassement, ouvrants ne fermant plus , etc..). Avec l'augmentation du trafic envisagé, il faut que ces vibrations soient STOPPÉES sur le long terme.

Les matériels roulants de la SNCF du type voiture « Théoz » anciennement Corail, doivent être PROSCRITS ET SUPPRIMÉS aussi bien pour le FRET que pour les voyageurs (Intercité). Ce matériel est le pire qui existe en termes d'émission de bruit et de vibrations.

3) AMENAGEMENT COMMUNE DE CADAUJAC;

a) Maintien des liaisons OUEST/EST dans la commune.

Le projet doit supprimer 4 passages à niveau (PN) sans compensation équivalente, à l'exception de la création d'un passage souterrain pour transport doux (vélos, piétons) entre les PN 10 et PN 11.

Ceci est INCONCEVABLE et UBUESQUE.

Sur les 3 passages à niveaux les plus fréquentés de la commune, PN 9 à PN 11, l'ensemble de la circulation automobile (voitures, camions de livraisons, camions d'entreprises ou de transport, bus scolaires et bus de dessertes publique, ramassage des déchets, etc) est ramené sur UN UNIQUE POINT de PASSAGE qui est le pont de l'avenue du Général de Gaulle. Cet axe va recevoir un flux gigantesque de trafic ; il n'est pas dimensionné pour cela, et encore moins sécurisé pour garantir la sécurité des riverains, piétons et enfants se rendant au collège, école de musique, terrains de foot, terrains de tennis, bibliothèque, terrains de rugby au Château, complexe sportif..

Il ne faut pas EMMURER les habitants en créant une zone OUEST et une zone EST avec un « cheek point » de passage. (BERLIN c'est fini..)

Il faut laisser la libre circulation des habitants de part et d'autre de l'emprise ferroviaire. Il est impératif de conserver les cheminements piétonniers et automobiles dans la continuité des ouvrages et passages autoroutiers existants.

NON A LA SUPPRESSION des PASSAGE A NIVEAU SANS COMPENSATION EQUIVALENTE.

Propositions :

- Prévoir au moins 2 passages automobiles entre les PN 9 et PN 12
- o Passage souterrain vers le PN9 (quartier DELUBE) sous ou à proximité de la nouvelle halte ferroviaire afin de redonner la

liaison Chemin Noir / quartier DELUBE.

o Passage aérien vers le PN 11 (après le château Millefleurs) en prolongement de la rue COUDOUNEY et reliant l'avenue de St MEDARD D'EYRANS.

• Réaliser le plus possible des passages doux à l'emplacement ou à proximité des PN existants (par-dessus ou par-dessous) afin que les habitants (enfants, personnes âgées, jeunes mamans,...) des quartiers OUEST puissent aisément se rendre à pied à L'EST (centre ville) notamment au supermarché pour faire leurs courses, à la poste, à la mairie, au collège, à l'école de musique, au parc du château, aux salles associatives et communales, écoles, crèche, bibliothèques... etc. sans faire un détour d'au moins 1 km supplémentaire et autant pour le retour.

L'axe de la rue TRUCHON est un axe majeur de la commune. Il double l'avenue du Général de Gaulle, et permet aux habitants situés à l'ouest de la route RD 1113 de se rendre au centre de CADAUJAC (2000 véhicules/jour) sans passer par les feux tricolores du BOUSCAUT, ce carrefour étant déjà saturé aux heures de pointe.

b) Aménagement rue du BOIS DU PONT.

Le projet d'aménagement de la rue de Bois du Pont prévoit un passage à 2 voies de circulation + piste cyclable et donc la destruction de plusieurs habitations. Quel est l'intérêt ? Pourquoi ne pas conserver comme en sa partie sud une seule voie en sens unique jusqu'au bout pour desservir les habitations existantes sans toucher au patrimoine. De plus, dans sa partie haute, il y a des retraits qui permettent un passage plus aisé.

Il est impératif de protéger le patrimoine foncier existant et les riverains plutôt que de favoriser des futurs promoteurs.

NON AU PROJET DE VOIRIE LARGE AU NIVEAU DU PN 10 RUE DU BOIS DU PONT.

c) Aménagement du nouveau pont au lieu dit « PATÉ » rue des MARGUERITES, au sud de la commune.

Le projet prévoit la construction d'un nouveau pont déporté au nord de plusieurs dizaines de mètres.

Pourquoi ? Quel intérêt de réaliser un grand S sur les voies routières, si ce n'est d'augmenter le risque d'accident ?

Le plus court chemin n'est-il pas également le plus économique ?

Certes il est question de pentes routières, mais ne peut-on pas trouver un meilleur re-profilage plus doux des voiries routières ??

d) Proposition de passage en souterrain de la LGV sur la commune de CADAUJAC

Si les études ne permettent pas d'obtenir les équipements minimums développés ci-dessus, il est IMPERATIF que le futur PROJET soit PUREMENT ENTERRE sur tout le territoire de la commune depuis la limite avec ST MEDART D'EYRANS jusqu'à l'emprise SNCF de la gare de triage d'OURCADE sur la commune de VILLENAVE d'ORNON. Cela peut coûter plus cher, mais les équipements de substitution et d'aménagement également. Ce type d'aménagement s'effectue à l'entrée des grandes agglomérations, alors pourquoi pas à l'entrée Sud de Bordeaux.

Cette proposition radicale permet de solutionner un bon nombre de problèmes et même de gagner quelques minutes sur le temps de transport. Les trains pourraient rouler au-delà des 160 km/h réglementaires. Le ratio prix/temps n'est pas perçu de la même manière si on est ingénieur concepteur pour le compte de RFF ou riverain permanent de l'ouvrage !!

4) DESSERTE LOCALE

OUI au maintien d'une gare (halte) à CADAUJAC.

OUI à la nouvelle implantation plus au nord, mais NON à son aménagement «simpliste» envisagé.

	<p>Il faut investir pour l'avenir et prévoir également des aménagements d'interconnexion avec d'autres moyens de transports (bus scolaires, transport en commun, vélos, etc... Le parking prévu sur l'emplacement de l'ancienne gare risque d'être insuffisant et ses accès peu commodes (dégagement sur l'avenue du Général de Gaulle principalement, qui une fois de plus, est sollicitée).</p> <p>Il faut envisager une voie de circulation entre l'avenue du Général de Gaulle et la rue du Moulin Noir, avec liaison vers DELUBE pour desservir la future halte au plus près, et permettre cette interconnexion multimodale.</p> <p>Au vu de l'étude remise, à la suite de la mise en œuvre de l'hypothétique LGV, CADAUJAC ne bénéficierait pas de dessertes en TER supplémentaires. L'intérêt est donc nul. Pour satisfaire quelques-uns, les autres (riverains) doivent encaisser les nuisances, les coûts directs et indirects, les conséquences maléfiques sur leur santé, leur cadre de vie et leur patrimoine, sans même pouvoir prétendre à quelques retombées bénéfiques locales !</p> <p>5) SYNTHESE ET CONCLUSION</p> <p>NON au projet d'une construction de ligne LGV tel que projeté. Il faut trouver des solutions plus économiques et plus rationnelles. Le critère « Temps » n'est plus d'actualité, et encore moins dans une décennie.</p> <p>OUI au transport décarbonné de proximité, et à l'amélioration des dessertes des villes et villages autour de Bordeaux.</p> <p>NON au projet d'aménagement tel que présenté sur la commune de CADAUJAC.</p> <p>OUI au traitement et effacement des bruits environnementaux et des nuisances vibratoires produits par le matériel roulant.</p> <p>NON au passage du Fret ferroviaire de nuit.</p> <p>OUI au maintien des liaisons existantes de part et d'autre de l'emprise ferroviaire aussi bien en transport doux qu'automobile (dans le prolongement des passages autoroutiers existants)</p> <p>OUI à l'enfouissement total de la ligne LGV sur tout le territoire de la commune, si elle devait se réaliser un jour.</p>
134	<p>Envoyé le : 05/12/2014 Nom : de Seze Prénom : Patrick Département de résidence : 33 commune de résidence : Bordeaux lieu concerné par vos observations (commune, département): Propriété de famille à Saint Médard d'Eysans AVIS : « Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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 :</p>

	<p>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 et Pessac Léognan, en détruire une complètement.</p> <p>Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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'utilisateurs en pâtira.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p>
135	<p>Envoyé le : 06/12/2014 Nom : Melchior Prénom : de Seze Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT MEDARD D'EYRANS lieu concerné par vos observations (commune, département): SAINT MEDARD D'EYRANS, GIRONDE AVIS :</p> <p>« Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entraîner des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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, en détruire une complètement.</p> <p>Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera pour de longues années les finances de</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entraînera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
136	<p>Envoyé le : 06/12/2014</p> <p>Nom : -</p> <p>Prénom : -</p> <p>Département de résidence : 33</p> <p>commune de résidence : Lege Cap Ferret</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département): Saint-Medard d'Eyrans 33</p> <p>AVIS :</p> <p>Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entrainer des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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, en détruire une complètement.</p> <p>Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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.</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entrainera sans doute, les mêmes réactions.</p>
137	<p>Envoyé le : 06/12/2014 Nom :- Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : saint medard en jalles lieu concerné par vos observations (commune, département): saint medard d'eyrans AVIS :</p> <p>« Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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 :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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.</p> <p>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</p>

	<p>de 200 km/h) sur voie classique, amélioreront le service rendu à tous les usagers.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p>
138	<p>Envoyé le : 06/12/2014</p> <p>Nom : couturier</p> <p>Prénom : daniel</p> <p>Département de résidence : 47</p> <p>commune de résidence : layrac</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département): layrac lot et garonne</p> <p>AVIS :</p> <p>projet destructeur,ruineux ,dangereux pour nos finances.</p> <p>La solution moderniser les voies existantes.</p>
139	<p>Envoyé le : 06 décembre 2014</p> <p>Nom : -</p> <p>Prénom : -</p> <p>Département de résidence : 47</p> <p>commune de résidence : Sérignac Sur Garonne</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département): sérignac sur garonne</p> <p>AVIS :</p> <p>il n'y a pas le budget pour faire la ligne alors pourquoi s'entêter à vouloir le faire alors que les lignes actuelles suffisent,il n'y aura pas plus de monde pour autant.de plus vous allez saccager des milliers d'arbres,des maisons,des champs RIDICULE car qui c'est qui va PAYER C'EST ENCORE NOUS!!!!!!!ALORS NON</p>
140	<p>Envoyé le : 06/12/2014</p> <p>Nom : BOHER</p> <p>Prénom : Jean Pierre</p> <p>Département de résidence : 47</p> <p>commune de résidence : Feugarolles</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département): feugarolles ; 47230</p> <p>AVIS :</p> <p>Etant simple observateur sans idées préconçues ,je ne puis que donner raison à tous ceux qui militent pour l'abandon de ce projet démesuré et irréaliste.</p> <p>Je fais référence au débat entre Mr Alain Rousset Président d'Aquitaine et Mr P Barbedienne Directeur SEPANSO dans le journal Sud Ouest daté du 6 décembre 2014</p> <p>"si ce projet est destiné , comme on a peine à le croire , à favoriser les déplacements ferroviaires , la modernisation des voies existantes conciliant efficacité, économie des deniers publics et préservation des derniers grands espaces non fragmentés d'Aquitaine</p>

	<p>serait préféré ..."</p> <p>Je ne vois pas du tout où Mr Rousset trouve les 5,3 millions de voyageurs de plus qui prendraient un train plus cher pour gagner un petit quart d'heure entre Bordeaux et Toulouse !!!!</p> <p>Je pense aussi que l'on pourrait retenir les arguments de la Cour des comptes qui parle "d'un modèle porté au-delà de sa pertinence"</p> <p>"Poursuivre dans cette voie serait une lourde faute</p>
141	<p>Envoyé le : 06/12/2014</p> <p>Nom : lopez</p> <p>Prénom : jean-jacques</p> <p>Département de résidence : 33</p> <p>commune de résidence : bommes</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département): gironde, landes, pyr atlantiques</p> <p>AVIS :</p> <p>une ligne LGV au profit de qui?</p> <p>un coût astronomique qui va laisser exsangue les finances de la région... et pour de nombreuses années. Une dépense inutile qui laisse de côté la nécessité d'améliorer les lignes existantes ce qui serait nettement moins coûteux et qui me semble la seule solution viable . Cette solution pourrait aussi laisser la part belle au ferroutage absolument nécessaire pour de larges raisons déjà largement énoncées et argumentées par ailleurs.</p> <p>Non aussi pour ne pas voir disparaître le microclimat de la vallée du Ciron et ses brumes, propices à l'élaboration des vins liquoreux de la région..</p> <p>Non donc pour des raisons économiques, politiques et écologiques;</p> <p>Oui a des politiques responsables, écologiques et humanistes.</p>
142	<p>Envoyé le : 06/12/2014</p> <p>Nom : Lopez</p> <p>Prénom : Claude</p> <p>Département de résidence : 33</p> <p>commune de résidence : bommes</p> <p>lieu concerné par vos observations (commune, département): sud Gironde</p> <p>AVIS :</p> <p>je suis OPPOSÉE à la construction de la Ligne Grande Vitesse Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Espagne.</p> <p>1/ a- t-on vraiment les moyens , en ce moment de crise (où on manque d'argent même pour seulement maintenir un minimum de services publics dans cette région très rurale !) pour financer des projets aussi coûteux ? ça paraît du "gaspillage"au yeux du contribuable moyen ...</p> <p>2/ Si vraiment , il faut investir dans le réseau ferré, alors il serait bon de noter que JUSTEMENT, cette région du sud-ouest est sous-développée en ce qui concerne les transports en communs ...</p> <p>3/ investir dans des"grands travaux"pour créer de l'emploi ? Cette même région a vu l'exemple de la construction de l'autoroute Langon -Pau... des emplois précaires, TEMPORAIRES pour un projet qui est, en outre, déficitaire ... Ne peut-on pas tirer les leçons du passé ?</p> <p>4/ développer le rail oui , pourquoi pas ... mais les usagers quotidien du train se plaignent des retards réguliers ... développons le transport des marchandises en mettant les camions sur des trains : plus de sécurité, moins de pollution, meilleures conditions de repos</p>

	<p>pour les routiers ...améliorons d'abord cela .</p> <p>5/ Grande vitesse : pourquoi faire ? gagner quelques minutes sur un trajet c'est dérisoire en regard de l'énergie gaspillée : les trains consomment d'autant plus d'énergie qu'ils roulent vite ! Je comprends que des gens veuillent travailler sur Paris et habiter à Bordeaux ... délocalisons les emplois en province !!!</p> <p>6/ et enfin (et ce n'est pas le moindre argument ...) je pense que c'est un gâchis écologique qui va modifier profondément l'équilibre écologique de la région : Le bassin du ciron en sera modifié , la zone du Sauternais , les sources d'eau de Budos (pour ce qui concerne les zones plus plus proches de chez moi .</p> <p>7/ je pense qu'on fonce tête baissée dans un projet dont on ne sait pas précisément ni son coût , ni sa rentabilité, ni ses conséquences écologiques.</p>
143	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : Montpezat lieu concerné par vos observations (commune, département): Montpezat 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. 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. 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</p>
144	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : BARREAU Prénom : Christine Département de résidence : 33 Votre commune de résidence : PESSAC lieu concerné par vos observations (commune, département) gironde AVIS : je m'oppose au projet de LGV en gironde.</p> <p>l'ensemble du projet n'est plus dans les préoccupations d'économie des matières premières et de respect de la planète.</p>

145	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : BARREAU Prénom : luc Département de résidence : 33 commune de résidence : - lieu concerné par vos observations (commune, département) gironde AVIS : Je m'oppose au projet de LGV en Gironde.</p> <p>Le cout prohibitif du projet n'est pas justifié par le retour de gain économique réservé à une ligne spécifique, au détriment de l'entretien du réseau existant.</p>
146	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : pauly Prénom : xavier Département de résidence : 33 commune de résidence : barsac lieu concerné par vos observations (commune, département) gironde AVIS : Je m'oppose fermement au projet de LGV en Gironde.</p> <p>-impact négatif sur les écosystèmes traversés! - gabegie financière - non nécessité du projet</p>
147	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : isle st georges lieu concerné par vos observations (commune, département) st médard d'eyrans AVIS : Je suis opposée à la réalisation de la ligne de train à grande vitesse pour les raisons suivantes: 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</p>

	<p>un triste exemple : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc.</p> <p>ù 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 !</p>
148	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : Roux Prénom : Daniel Département de résidence : 44 commune de résidence : Le Croisic lieu concerné par vos observations (commune, département) gironde AVIS : je m'oppose au projet de ligne LGV en Gironde.</p> <p>je refuse de voir l'espace du massif forestier des Landes fracturé par le passage du couloir</p>
149	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : Roux Prénom : Dominique Département de résidence : 33 commune de résidence : Barsac lieu concerné par vos observations (commune, département) gironde AVIS : Je m'oppose au projet de LGV en Gironde.</p> <p>le projet ne doit pas approcher la zone viticole exceptionnelle où le Botrytis favorise la production de Sauternes</p>
150	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint-Médard en Jalles 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 :</p> <p>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 :</p> <p>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, en détruire une complètement.</p>

	<p>Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera 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'utilisateurs en pâtira.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entraînera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
151	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : villenave d'ornon lieu concerné par vos observations (commune, département) Villenave d'ornon</p> <p>AVIS : objet : Protection phonique au niveau de la gare de Villenave d'Ornon.</p> <p>Dans le cadre du dossier d'enquête publique et de l'aménagement ferroviaires au sud de bordeaux, je vous signale le manque d'une protection phonique le long de la voie ferrée au niveau de la gare de Villenave d'Ornon.</p> <p>La protection phonique est prévue le long de la voie ferrée au SUD de cette dernière, mais la protection prévue au NORD de la voie s'arrête au niveau du pont routier existant sur la voie ferrée. Les bâtiments d'habitation situés au nord de la gare de Villenave d'Ornon doivent être protégés par un mur antibruit.</p> <p>En espérant que cette requête soit prise en compte dans les futurs travaux, afin que les riverains n'aient pas à manifester leur mécontentement auprès de vos services.</p> <p>Merci de votre compréhension.</p>
152	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : FNAUT Aquitaine Prénom représentation régionale de la Fédération Nationale des Usagers des Transports</p>

Département de résidence : 33
Votre commune de résidence : BORDEAUX
lieu concerné par vos observations (commune, département)
BORDEAUX

AVIS :

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), (association agréée 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 :

« Les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux »

Le projet porte sur l'infrastructure permettant de faire circuler de façon efficiente, au sud de Bordeaux, les circulations ferroviaires rapides (TaGV), les circulations ferroviaires à long parcours (Intercités, Frets) et les circulations ferroviaires plus lentes ou à arrêts multiples (TER).

- 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 la compréhension du projet.

- Sur le projet :

Naturellement, et au vu de l'objet de la Fédération et de nos Associations locales, notre contribution sera une vision des usagers Aquitains du projet.

La FNAUT Aquitaine approuve les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux pour les raisons suivantes:

- L'amélioration et la fiabilisation en toute sécurité de l'exploitation ferroviaire permettent une meilleure intégration dans le trafic à l'approche de la métropole bordelaise et de la gare Saint Jean des circulations TaGV, Fret, TER et Intercités.
- La réserve de capacité induite par la nouvelle infrastructure prépare pour l'avenir le développement des circulations des trains du quotidien (TER, SRGV) indispensables au fonctionnement d'une Métropole.
- La sécurisation dans une zone densément urbanisée des emprises ferroviaires supprime les passages à niveau tout en conservant l'essentiel des communications routières.
- Le renforcement du confort (phonique et vibratoire) des riverains remet aux normes actuelles l'infrastructure ferroviaire existante.

La FNAUT Aquitaine ne peut qu'émettre un avis favorable sur ce projet.

Cette amélioration de l'exploitation ferroviaire vers Langon, Marmande, Agen et Toulouse est attendue impatiemment par les usagers des 14 000 circulations de la première ligne TER d'Aquitaine.

Pour la FNAUT Aquitaine, le Président, Christian BROUCARET

	<p>FNAUT Aquitaine BP 16 - 33034 BORDEAUX cedex fnautaquitaine@free.fr</p>
153	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : - Prénom : Département de résidence : 33 commune de résidence : villenave d'ornon lieu concerné par vos observations (commune, département) Villenave d'ornon AVIS : objet : Protection phonique au niveau de la gare de Villenave d'Ornon.</p> <p>Dans le cadre du dossier d'enquête publique et de l'aménagement ferroviaires au sud de bordeaux, je vous signale le manque d'une protection phonique le long de la voie ferrée au niveau de la gare de Villenave d'Ornon.</p> <p>La protection phonique est prévue le long de la voie ferrée au SUD de cette dernière, mais la protection prévue au NORD de la voie s'arrête au niveau du pont routier existant sur la voie ferrée. Les bâtiments d'habitation situés au nord de la gare de Villenave d'Ornon doivent être protégés par un mur antibruit.</p> <p>En espérant que cette requête soit prise en compte dans les futurs travaux, afin que les riverains n'aient pas à manifester leur mécontentement auprès de vos services. Merci de votre compréhension.</p>
154	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : Gouverneur Prénom : Gérard Département de résidence : 33 commune de résidence : 33650 Saint-Morillon lieu concerné par vos observations (commune, département) communes impactées AVIS : Bonjour,</p> <p>Ayant déjà donné un avis de totale opposition au projets de lignes nouvelles je m'oppose donc aussi à tout ce qui serait ici une conséquence de la construction de ces lignes nouvelles.</p> <p>Néanmoins, pour fluidifier la circulation à la sortie Sud de Bordeaux il se peut qu'ici ou là, dans les gares en sortie de Bordeaux, des travaux s'avèrent nécessaires pour faciliter la circulation des trains.</p> <p>Mais ils devront alors absolument être l'aboutissement de discussions et négociations avec les élus locaux et les citoyens, pour éviter toute destruction de foncier bâti et d'expropriation ruineuse pour les habitants...</p>
155	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : Bedou-Comte Prénom : Béatrice Département de résidence : 33 commune de résidence : Léognan lieu concerné par vos observations (commune, département) : Léognan AVIS : Je suis contre ces travaux pharaoniques et je préférerais que soit développé sur le département plus de ligne type TER pour permettre de</p>

	<p>diminuer les déplacements domicile travail des girondins et ainsi la pollution .</p> <p>De plus cela va sûrement augmenté nos impôts sans nous apporter directement d'utilité</p>
156	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 82 commune de résidence : Bressols lieu concerné par vos observations (commune, département) : Bressols, Tarn et Garonne AVIS : Observation générales :</p> <p>Malgré l'important volume du dossier, la question reste posée de l'utilité de créer une ligne nouvelle qui ne sera pas en parallèle de la ligne ancienne. Il aurait sûrement été plus pertinent et moins couteux sur le long terme (objectif 20-30 ans) de fusionner les 2 lignes en une ¾ voie ferrée. En effet, la ligne actuelle est ancienne et nécessite d'importants travaux : mise en sécurité des passages à niveaux, caténaires vieillissantes... Il va donc être nécessaire dans les années à venir de réaliser d'importants travaux de réfections sur cette voie, perturbant fortement la circulation et donc les usagers. Un autre avantage de la fusion des 2 voies (ligne existante, projet LGV) serait dans le futur une maintenance des voies plus aisée avec la possibilité de basculer tout ou partie du trafic sur les autres voies en parallèles, permettant un maintien permanent du trafic. Pour l'environnement cela permettrait de n'avoir qu'une voie, et donc nécessiterai une emprise réduite (plus besoin d'interconnexions entre les voies). Il n'y aurait plus qu'un obstacle à franchir pour les réseaux routiers, corridors biologiques...</p> <p>Au niveau des mesures compensatoires, il est étrange de vouloir compenser la destruction que subira la forêt des Landes en allant détruire les châtaigneraies nord aquitaine (qui soit dit en passant sont un habitat d'intérêt communautaire et doit être préservé en vertu de la Directive Habitat). En gros, il est proposé de compenser la destruction de forêt par la destruction d'une autre forêt avec pour résultat un perte de biodiversité évitant.</p> <p>Le projet de la LGV est largement défini dans le dossier de DUP comme un projet de développement durable. Toutefois, le choix de construire la ligne sur un remblai va nécessiter une quantité considérable de granulats, extrait très probablement à proximité de la ligne dans des carrières alluviales qui auront un impact important sur les nappes alluviales et la recharge estivale des cours d'eau déjà très perturbés par les étiages sévères induits par les importants volumes prélevés par les usages agricoles, domestiques et industriels.</p> <p>PLU Bressols (il en va de même pour la majorité des points pour les autres communes touchées par le projet)</p> <p>Concernant le PLU, aucune infrastructure naturelle de type « haie, arbre isolé, zone humide... », n'est inscrite, alors que ce projet va stériliser des surfaces importantes et détruire des habitats pour la faune et la flore. Il semblerait pertinent de profiter de cette modification pour inscrire dans le « marbre » du PLU la préservation de l'environnement naturel de la commune de Bressols</p> <p>La forêt de Montech, dite ancienne forêt domaniale d'Agre est définie</p>

	<p>comme un réservoir de biodiversité. Une vraie mesure compensatoire au projet, serait donc la création d'un corridor biologique (trame verte) reliant la forêt de Montech à l'est du futur tracé de la LGV, avec la construction d'un système de franchissement sécurisé pour la faune de l'A62, de l'A20 et de la future ligne LGV. Rien de tel n'est prévu, le projet ajoutera donc encore une barrière à la libre circulation de la faune.</p> <p>Absence de rétablissement du chemin de Nauze-Vert (chemin reliant le Chemin du Château d'eau au chemin de Rigauds). Or ce chemin permet une jonction entre le village de Brial et celui de Bressols pour les promeneurs et les cyclistes (VTC, VTT) sans devoir passer par la route le long de l'A20 qui est désagréable (fort niveau sonores) et dangereuse (forte vitesse des véhicules sur une longue ligne droite), ne pourrait-on donc pas conserver un chemin pour les promeneurs et les cyclistes pour relier les 2 villages de façon sécurisée et agréable ?</p> <p>Enfin concernant le bruit généré par le projet, de jolies cartes ont été réalisées présentant les isophones mesurés (il s'agit en fait de projection) à 4 mètres de haut. Les 4 mètres correspondent peut-être à une hauteur réglementaire, mais pour démontrer l'absence d'impact du projet à l'échelle humaine (je ne connais aucun humain ayant une taille de 4 mètres), ne pourrait-on pas plutôt avoir une série de cartes avec les mêmes valeurs à 1 ; 2 ; 3 et 4 mètres, pour bien voir quel est le réel impact qui sera ressenti par les riverains. Enfin l'OMS recommande une valeur de 40db, même si la loi française ne retient pas cette valeur le principe de précaution voudrait que ce soit celle-là qu'un porteur de projet pouvant impacter les riverains retienne dans le cadre des études d'impact.</p>
157	<p>Envoyé le : 07/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : SAINT MEDARD D'EYRANS lieu concerné par vos observations (commune, département) SAINT MEDARD D'EYRANS AVIS : Monsieur,</p> <p>Alors que l'on ne peut pas lire ou écouter les médias sans entendre parler de la crise, Alors que les restrictions budgétaires continuent de s'annoncer de toutes parts, Où est le sens de ce projet à 9 milliards d'euros ?</p> <p>Comment ne pas prendre en compte cet aspect financier ?</p> <p>9 milliards d'euros cela fait rêver, alors faisons-en de belles choses.</p> <p>Offrons des structures d'accueil à nos petits et nos anciens. Dotons l'éducation nationale de moyens indispensables à l'avenir de nos enfants. Aidons les entreprises à se mettre en capacité d'accueillir les demandeurs d'emplois en recherche active. Proposons à tous les intermittents du spectacle d'exercer leurs métiers en toute sérénité. Soutenons le domaine de la santé.</p> <p>Ne donnons pas l'image d'une France qui reste campée sur des positions vieilles d'il y a 10 ans et qui au profit de quelques uns laisse ses citoyens, ses électeurs dans le désarroi.</p>

Si l'on doit s'en tenir à l'unique domaine ferroviaire, rénovons nos lignes existantes, assurons une maintenance du réseau, proposons du matériel décent.

Ne donnons pas l'image d'une France qui cumule les incidents, accidents, catastrophes ferroviaires et qui au profit de quelques uns laisse ses citoyens, ses électeurs prendre le risque de ne plus voyager en toute sécurité.

Comment ne pas prendre en compte l'aspect environnemental ?

Un tel projet aurait des effets irrémédiables sur la nature. Il est impensable d'envisager laisser à nos enfants un territoire balaféré, où nos campagnes, nos villages seraient dénaturés, où nos zones protégées seraient détruites, où notre patrimoine serait malmené, abimé.

La planète souffre, elle n'a pas besoin de ces cicatrices douloureuses supplémentaires.

Comment ne pas prendre en compte la qualité de vie ?

Aux portes de Bordeaux, j'habite un village où il fait bon vivre où il est facile d'y retrouver le calme et la sérénité.

Je n'ai pas envie d'avoir à subir les nuisances liées à ce projet :

- nuisances sonores pendant et après les travaux, impactant notre quotidien, notre sommeil, notre équilibre.
- nuisances visuelles par une transformation insensée de notre commune, une dégradation de nos voies publiques, des installations qui n'auraient comme finalité une pollution de notre (nos) village(s)
- nuisances financières par une perte de valeur de nos biens,
- nuisances psychologiques de ne plus pouvoir profiter de nos espaces verts privés et publics à cause du bruit, de devoir travailler uniquement pour se loger et ne plus pouvoir profiter d'avoir fait le choix de vivre à la campagne.

Cet avenir que vous nous proposez, avec un village coupé en deux, avec des difficultés qu'il est facile d'imaginer, avec des conséquences dramatiques sur la nature, l'environnement, le bien être de chacun, je n'en veux pas.

L'utilité publique n'a pas sa place dans ce projet, c'est à la conscience publique qu'il faut faire appel.

Notre pays est en difficulté, il faut l'aider à aller mieux et non pas cautionner qu'il s'enfoncé un peu plus.

Je suis donc opposée à ce projet

OBSERVATIONS DU PUBLIC FORMULEES le 8 décembre 2014

Projet d'Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux

Numéro	Courriel
158	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : DANÉY Prénom : Thierry Département de résidence : 33 commune de résidence : merignac lieu concerné par vos observations (commune, département) : St Medard d'Eyrans AVIS :</p> <p> Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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 :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident. 5°/ Cette construction grèvera 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entrainera sans doute, les mêmes</p>

	réactions
159	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : 33000 lieu concerné par vos observations (commune, département) : ST LOUIS DEMONTFERRAND AVIS : « Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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'intérêt 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 grèvera 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.</p> <p>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.</p>
160	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : debiasi Prénom : marjorie Département de résidence : 47 commune de résidence : barbaste</p>

	<p>lieu concerné par vos observations (commune, département) : lot et garonne</p> <p>AVIS :</p> <p>On réalise une enquête publique alors que l'on ne sait toujours pas quel sera le montant réel des travaux ni quels en seront les payeurs. Comment peut on soumettre un tel projet à une enquête publique alors qu'aucun plan de financement n'est prévu? Ce que l'on sait, c'est qu'aucune des LGV en exploitation n'est rentable et que la réalisation de ce projet ne fera qu'aggraver la dette de l'état.</p> <p>Le bon sens consiste à abandonner ce projet inutile qui ne ferait gagner, à coup de milliards, qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV circulant sur la ligne existante réaménagée.</p> <p>Que l'on s'inspire des pays du nord de l'Europe qui eux, ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement, en faisant circuler leur TGV sur les voies existantes modernisées à 200/ 220 km/h !</p>
<p>161</p>	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : GALMAND Prénom : Jean-Marie Département de résidence : 33 commune de résidence : BALIZAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : BALIZAC / GIRONDE</p> <p>AVIS :</p> <p>Nous habitons Balizac depuis plus de 30 ans, ce village à vu naître mon épouse, nous sommes des acteurs associatif et amoureux de ce village, qui est conviviale, et calme.</p> <p>Vous allez le défigurer, le détruire, le dévaloriser, par votre tracé qui passe trop près « environs 500 mètres » nous ne sommes pas contre le progrès, mais pas ci prêt de notre village et du hameau, de plus les voies sont à l'ouest et les vents dominant nous propageront les naissances sonores.</p> <p>Avez-vous prévu des dédommagements attribués à la commune de BALIZAC ?</p> <p>Dans les animations du tracé ont ne voie pas le village de Balizac, ni le hameau du HAT.</p> <p>On ne voie pas non plus les protections anti bruit, que vous avez peut être prévue.</p> <p>Nous souhaiterions que vous affiniez les films d'animation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que l'on puisse se repérer plus précisément • Que l'on puisse voir les aménagements aux abords du village et du hameau • Que l'on connaisse les mesures sono métrique au niveaux du village, avec et sans les protections. <p>Si vous voulez que l'on soit en faveur de votre projet il faudrait qu'il soit moins flou, plus clair, plus honnête...</p> <p>Vous pouvez nous répondre, ci cous le souhaité : galmandjm@hotmail.com</p>
<p>162</p>	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : TEOODORCZYK Prénom : Nicolas Département de résidence : 62 commune de résidence : Méricourt lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde - Sauternes</p> <p>AVIS :</p> <p>Bonjour,</p>

	<p>Après un projet d'autoroute qui devait passer dans le vignoble de Vosne-Romanée, voici un projet de LGV qui passe dans l'appellation Sauternes, Graves...</p> <p>Encore une incohérence au nom de l'aménagement du territoire... est-il besoin de créer une nouvelle LGV après le rapport de la Cour des comptes sur les déficit TGV ? Est-il normal de détruire une zone économique et patrimoniale importante ?</p> <p>Parce que la LGV menace directement des vignobles et aussi l'équilibre forestier et hydrologique nécessaire au développement du Botrys...</p> <p>Alors, s'il vous plait, laissez ce projet de coté, et financez des choses réellement utiles.</p> <p>Merci pour tout le monde.</p> <p>Nicolas TEODORCZYK</p>
163	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Chateau Turpaut Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : Isles Saint Georges lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Médard d'Eyraud AVIS : Projet trop coûteux, destruction de domaines viticoles prestigieux avec des sites très anciens .Non rentable</p>
164	<p>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 !</p>
165	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : finan Prénom : mayalene Département de résidence : 33 commune de résidence : bordeaux 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'État et</p>

	<p>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.</p> <p>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.)</p> <p>4°/ La constructions de ces lignes va entraîner des dégâts considérables à l'environnement :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant Bordeaux est évident.</p> <p>5°/ Cette construction grèvera pour de longues années les finances de RFF/SNCF et creusera encore plus le déficit du budget de l'État, 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entraînera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
166	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : BARBEDIENNE Prénom : Philippe Département de résidence : 33 commune de résidence : BORDEAUX lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gironde AVIS :</p> <p>Monsieur le Président de la Commission d'enquête,</p> <p>Je vous prie de bien vouloir prendre note de mon opposition totale aux travaux d'aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux qui sont liés à la création de lignes à grande vitesse Paris-Toulouse par Bordeaux, et Bordeaux-Dax par Bègles.</p> <p>Mon opposition au projet GPSO inutile, ruineux, devastateur et illégitime balafrant les dernières zones préservées d'Aquitaine a été exposée dans un mémoire de 10 pages déposé dans une mairie du Sud-Gironde.</p>

	<p>Les mesures nécessaires visant à offrir une meilleure protection phonique des riverains et à apporter une sécurité accrue des usagers sont à envisager sur l'ensemble du réseau de la région bordelaise et pas uniquement sur la sortie vers Langon.</p> <p>Ces améliorations constitueraient un projet utile, bien différent du présent projet. Elles ne peuvent s'envisager sur la base de la présente étude d'impact.</p> <p>En vous remerciant par avance d'émettre un avis défavorable à ce projet contraire à l'intérêt général, veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.</p> <p>Fait à Bordeaux le 8 décembre 2014</p> <p>Philippe BARBEDIENNE</p>
167	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : BERGER Prénom : CATHERINE Département de résidence : 33 commune de résidence : MERIGNAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : EYRAN GIRONDE AVIS :</p> <p>« Ce projet ne peut pas être considéré comme d'intérêt général ou même simplement d'utilité publique car :</p> <p>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, en détruire une complètement. Enfin le risque d'endommager gravement les sources d'eau potable de Bellefond alimentant bordeaux est évident. 5°/ Cette construction grèvera 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

	<p>Les liaisons rapides pourront toujours si nécessaire s'arrêter au cœur des villes les plus importantes à savoir Marmande, Agen.</p> <p>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.</p> <p>Ce grand projet relève du même processus que celui de l'aéroport et du barrage faisant l'actualité, et entrainera sans doute, les mêmes réactions. »</p>
168	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 33 commune de résidence : LERM et MUSSET lieu concerné par vos observations (commune, département) : GIRONDE AVIS :</p> <p>Monsieur le Président</p> <p>Je vous prie de bien vouloir noter que j'approuve les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud de Bordeaux pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - elle améliorera et fiabilisera l'exploitation ferroviaire en permettant une meilleure intégration dans le trafic à l'approche de la métropole bordelaise et de la gare Saint Jean pour les circulations TGV, Fret, TER et Intercités, - elle améliorera et fiabilisera l'exploitation ferroviaire vers Langon, Agen, Marmande en permettant un meilleur espacement des trains à la sortie de la métropole bordelaise et de la gare Saint Jean pour les circulations TGV, Fret, TER et Intercités, - elle sécurisera dans une zone très urbanisée les emprises ferroviaires en supprimant les passages à niveau, source de nombreux accidents, tout en conservant l'essentiel des communications routières, - elle renforcera le confort phonique et vibratoire des riverains en remettant aux normes actuelles l'infrastructure ferroviaire existante, - elle permettra une meilleure acceptabilité du projet GPSO pour les habitants du Sud Gironde en démontrant l'utilité de créer une nouvelle infrastructure libérant des capacités pour les trains du quotidien (TER et Intercités) sur la ligne classique Bordeaux - Langon - Agen - Toulouse (ligne très contrainte et saturée ne permettant quasiment plus de circulations nouvelles et en constante augmentation de fréquentation : + 55% entre 2002 et 2013 - source comité de ligne Langon juin 2014). <p>Sur le plan de l'aménagement du territoire, la mise en place d'un Service Régional à Grande Vitesse et plus particulièrement la halte SRGV à Escaudes/Captieux, mettant l'extrême sud du département de la Gironde à 25 mn de la Métropole Bordelaise, est une opportunité pour ce secteur loin des emplois et des services publics qui ont en partie déserté ce territoire rural.</p> <p>De part sa géographie, l'Aquitaine est un passage obligé pour les flux de personnes et de marchandises entre l'Espagne et le reste de</p>

	<p>l'Europe. La nouvelle ligne à grande vitesse offrira une alternative crédible pour concurrencer l'avion et au report modal de marchandises sur le ferroviaire, concourant ainsi à la diminution des gaz à effet de serre.</p> <p>La couverture du réseau à grande vitesse sur le territoire national doit être équitable et permettre à chaque français de voyager avec un maximum de confort, et avec des temps de parcours acceptables.</p> <p>Pour ces différentes raisons, j'approuve le projet d'aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud de Bordeaux.</p>
169	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : - Prénom : - Département de résidence : 47 commune de résidence : Barbaste lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lot et Garonne AVIS : Projet ruineux.</p> <p>Gain de temps minime, inutile et disproportionné par rapport au coût des travaux.</p> <p>Projet impactant de façon irrémédiable et catastrophique l'environnement.</p> <p>Entretien et amélioration de l'existant seraient bien plus judicieux!</p> <p>Opposition totale à ce projet: Non à la LGV!!!</p>
170	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : babolat Prénom : jean Département de résidence : 33 commune de résidence : saint selve lieu concerné par vos observations (commune, département) : saint selve AVIS : Bonjour,</p> <p>Je ne comprends pas comment on peut mettre en oeuvre ce projet GPSO puisque tous les avis d'expert expriment que ce projet n'est viable financièrement parlant : le dernier rapport de la cour des comptes explique qu'il ne faut pas lancer un tel investissement. Pourquoi persiste-on à investir dans un tel projet alors que nous n'avons pas les ressources financières pour ?</p> <p>D'autre part, pourquoi réaliser une ligne bordeaux-Toulouse alors qu'il en existe déjà une ? Pour gagner 20 minutes ?</p> <p>Comment allez-vous préserver la zone NATURA 2000 ?</p> <p>Pourquoi investir autant d'argent dans une LGV entre Bordeaux et Toulouse alors que mon fils qui se rend à Bordeaux pour étudier constate que son train est en retard 2 fois par semaine ? Que ferrez-vous pour améliorer les lignes existantes ?</p>

	<p>Cordialement.</p> <p>Jean Babolat</p>
<p>171</p>	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : COMET Prénom : Michel Département de résidence : 33 commune de résidence : CADAUJAC lieu concerné par vos observations (commune, département) : CADAUJAC AVIS :</p> <p>1 - Nombre de ponts :</p> <p>Au départ, il était prévu 1 nouveau pont à CADAUJAC en remplacement de 4 passages à niveaux. La nouvelle proposition ne prévoit qu'un passage "doux" vélos et piétons, sensiblement au niveau du pont initialement prévu. Si cela ne change rien pour les piétons et les vélos (c'est même plus favorable), la position des 2 seuls ponts permettant le passage des véhicules est abracabrantesque : le pont sud, à plusieurs kms de l'agglomération, va continuer de recevoir le trafic actuel (sortie d'autoroute vers une zone peu peuplée) par contre le pont de l'avenue du Gal de Gaulle va recevoir tout le trafic de l'agglomération, les cars scolaires et le transit pendulaire Léognan - zone commerciale de Rives d'Arcins qui permet de "shunter" la rocade. Car si chaque passage à niveau "est peu fréquenté" comme vous dites, si on les supprime, leurs trafics s'ajoutent et celui du PN10 est loin d'être négligeable ! De plus les voies de rabattement qui traversent des zones résidentielles ne sont pas du tout prévues pour ce nouveau trafic.</p> <p>Je suis donc CONTRE le remplacement du 3ème pont initialement prévu par un passage doux. Ou alors je propose que le passage doux soit élargi et aménagé pour que des véhicules particuliers puissent également l'emprunter (hauteur 2m). Si cela ne peut pas être modifié, je suis CONTRE l'aménagement de la voie ferrée qui va couper en deux la ville de Cadaujac. Six ponts ou passage souterrain routiers pour franchir l'autoroute et seulement deux ponts routiers pour la voie ferrée ? On se moque de nous !</p> <p>2 - Aménagements de la halte de Cadaujac :</p> <p>Il est prévu une passerelle au-dessus des voies ce qui oblige à franchir des escaliers très hauts pour prendre le train. J'avais proposé lors d'une réunion publique précédente avec RFF Cadaujac, qu'elle soit remplacée par un passage souterrain ce qui permettrait une continuité de circulation douce entre le bourg et le quartier du Bouscaut. Il m'a été répondu que c'était impossible à cause des remontées d'eaux. Or que prévoyez-vous en remplacement du 3ème pont qui était prévu ? Un passage souterrain, qui plus est à proximité d'un ruisseau ! La halte de Cadaujac étant située plus haute que la voie au niveau du ruisseau de la Péguillère, je ne comprends pas que ce qui possible à un endroit ne le soit pas à un autre alors que l'objection avancée ne tiens pas !</p> <p>Je suis donc CONTRE une passerelle d'accès au quai central et POUR un accès souterrain rétablissant la liaison douce bourg-Le Bouscaut</p> <p>Michel COMET</p>

<p>172</p>	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : CHOLLET Prénom : Yannick Département de résidence : 33 commune de résidence : Cadaujac lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint-Médard d'Eyrans, Gironde AVIS : (Pour compléter un avis laissé sur le registre d'observation)</p> <p>(A propos du document I_33_03_AFSB-saint-medard-eyrans_DUP_GPSO.pdf)</p> <p>A la limite entre les communes de Cadaujac et de Saint-Médard d'Eyrans (Gironde), au nord de cette dernière au PK 12,26, un pont-route va être construit en compensation de la fermeture du PN 13. Or ce pont-route, en remblais, voit sa rampe côté Avenue de Canterane (RD108), construite en zone Rouge du PPRi (parcelles A 367 et A 767). Rien ne n'est prévu pour compenser le volume de terre exondée. De fait, ce volume pris sur la zone d'expansion des crues de la Garonne, du Cordon d'or et de remontée de la nappe phréatique se répercutera sur l'habitat de par et d'autre de cette zone qui sera donc inondé. Ce point doit être pris en compte.</p> <p>Aucun détail n'est mentionné sur la hauteur du pont, son impact visuel... Dommage.</p>
<p>173</p>	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Jacquet Prénom : Lise Département de résidence : 79 commune de résidence : Beaulieu sous Parthenay lieu concerné par vos observations (commune, département) LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax sur tous les départements concernés par le tracé AVIS : Je m'insurge contre cette réalisation qui serait ruineuse dans le contexte actuel: qui finance? contribuable, usager, collectivités locales déjà en difficultés, encore un flou? Ruineuse surtout au niveau des terres agricoles détruites et milieux humides, régulateurs de biodiversité, dévastés. Que dire des infrastructures géantes, des tonnes de bétons(sable donc, une ressource qui sera un jour épuisée). Une façon de participer encore plus à l'anéantissement du tissu rural: comment rallier les gares TGV quand on est citoyen d'une commune de campagne: le parcours du combattant...Il serait plus judicieux d'utiliser cette enveloppe pour réhabiliter les lignes existantes et renoncer à aller toujours plus vite: autoroutes(certaines en déficit), TGV réservés à une élite..... En conclusion, encore un projet inutile qu'il faut mettre aux oubliettes.</p>
<p>174</p>	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : VITRAC Prénom : Caroline Département de résidence : 33 commune de résidence : Saint Médard d'Eyrans lieu concerné par vos observations (commune, département) Saint Médard d'Eyrans AVIS : Je suis totalement CONTRE ce projet de Ligne Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse et ce pour plusieurs raisons, la première concernant les nuisances sonores qu'elle va engendrer. Ce projet va dénaturer le cadre de vie encore paisible de notre commune de Saint</p>

	<p>Médard d'Eyrans la voie ferrée actuelle et l'autoroute A62 à proximité. En effet ce projet de LGV va entrainer d'importantes nuisances sonores, qui se répercuteront bien évidemment sur nos enfants. De plus de nombreuses terres vont être sacrifiées, ce qui va dénaturer notre commune, et tout cela pour gagner combien de temps, quelques dizaines de minutes ??? C'est quand même bien peu par rapport à ce que cela implique : destruction de terres agricoles, d'où une perte d'emplois considérables (le taux de chômage actuel n'est il déjà pas suffisamment élevé ?). Ce projet est couteux est totalement inutile, la situation économique de notre pays (en crise ???) permet t-elle un tel investisse ment ?</p> <p>Je suis donc totalement opposée à ce projet, merci de prendre en compte mon avis et surtout TOUS nos avis</p>
<p>175</p>	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : Jacquet Prénom : Lise Département de résidence : 79 commune de résidence : Beaulieu sous Parthenay lieu concerné par vos observations (commune, département) LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax sur tous les départements concernés par le tracé</p> <p>AVIS :</p> <p>Je m'insurge contre cette réalisation qui serait ruineuse dans le contexte actuel: qui finance? contribuable, usager, collectivités locales déjà en difficultés, encore un flou? Ruineuse surtout au niveau des terres agricoles détruites et milieux humides, régulateurs de biodiversité, dévastés. Que dire des infrastructures géantes, des tonnes de bétons(sable donc, une ressource qui sera un jour épuisée). Une façon de participer encore plus à l'anéantissement du tissu rural: comment rallier les gares TGV quand on est citoyen d'une commune de campagne: le parcours du combattant...Il serait plus judicieux d'utiliser cette enveloppe pour réhabiliter les lignes existantes et renoncer à aller toujours plus vite: autoroutes(certaines en déficit), TGV réservés à une élite.....</p> <p>En conclusion, encore un projet inutile qu'il faut mettre aux oubliettes.</p>
<p>176</p>	<p>Envoyé le : 08/12/2014 Nom : NADEAU Prénom : KARINE Département de résidence : 33 commune de résidence : GISCOS lieu concerné par vos observations (commune, département) SUD GIRONDE</p> <p>AVIS :</p> <p>Monsieur le Président de la Commission d'Enquête "GPSO lignes nouvelles",</p> <p>Cela fait bientôt 9 ans que je suis ce projet UBUESQUE , et depuis le début, malgré le mécontentement (qui ne cesse de grandir), les études démontrant l'ineptie de ce projet, rien ne change !!!! ce projet d'une INUTILITE PUBLIQUE !!!!</p> <p>1) il n'y a d'enquête "publique" que le nom : lors des quelques réunions publiques qu'il a pu y avoir durant cette période, vous vous êtes organisés de façon à ce que le public (particuliers, associations....) ne puisse pas vous poser des questions auxquelles vous n'auriez pu répondre, faute d'éléments concrets !!!!</p> <p>2) Que vous n'entendiez pas le mécontentement des "sauvages" du sud</p>

gironde, c'est un fait, mais que faites vous de l'avis et du rapport de la cour des comptes qui a été rendu le 23 octobre 2014 ???? je cite : "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..." "De son côté, le haut niveau d'endettement de Réseau Ferré de France (RFF) l'empêche de financer de nouvelles lignes par emprunt. "

3) Cette même Cour des comptes recommande même 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" : alors pourquoi une gare halte SRGV ? y aurait-il un babyboom de prévu dans les prochains mois qui pourrait justifié un bassin de population important en sud gironde dans les prochaines décennies ???? A l'heure où l'on parle de fermer des gares car n'étant plus rentables, on veut nous faire croire, à nous, "petits campagnards" qu'une halte SRGV à Escaudes, serait nécessaire....de qui se moque-t-on ????

4) Après une surestimation de la fréquentation de l'A65, qui fait qu'aujourd'hui ce sont nous, girondins, landais, pyrénéens...qui doivent payer l'addition, voilà qu'on nous ressort les mêmes scénarii sur la fréquentation des LGV !!! Mais peut-être n'avons nous (les sauvages du sud gironde) pas les mêmes méthodes de calculs ou de calculatrices ??????

5) Ce projet est un vrai DESASTRE sur le plan environnemental, humain et économique !!!!

Sur le plan environnemental ; des milliers d'hectares de forêt (une des plus grandes d'Europe) vont être détruits, détruisant en même temps des centaines d'espèces animales ; le Ciron (zone natura 2000) sera une fois de plus pollué, sans compter les conséquences que cela va avoir sur l'agriculture !

Sur le plan humain ; comment pouvez-vous concevoir que des gens habitués à vivre à la campagne au milieu de la forêt, où le niveau de décibels est proche du 0 les 3/4 de l'année, puisse vivre décemment avec une ligne LGV à 25 mètres de chez eux ????

Sur le plan économique : ce projet est RUINEUX pour la France et pour les citoyens que nous sommes !!!! On ne cesse de nous dire que la France va mal (2023,7 MILLIARDS d'Euros de dette publique à la fin du 2ème trimestre 2014) qu'il faut diminuer la dette, qu'il faut faire des économies...mais messieurs les technocrates, commencez par donner l'exemple et soyez réalistes pour une fois !!!! ce projet n'a pas lieu de voir le jour ! il ne fera que gréver la dette de la France de 12 à 14 MILLIARDS d'euros !!!!!!

Pourquoi créer de nouvelles lignes alors que l'entretien et la modernisation des lignes existantes et beaucoup plus directes coûteraient bien moins cher ????

Pouvez-vous me dire combien de millions, (car je suppose que cela se compte en millions d'euros) a coûté cette enquête publique ?...car les moyens mis en place sont complètement démesurés !

* Il y a une tonne de documents imbuables à consulter dans toutes les mairies se trouvant sur les tracés des LGV, mais cela est certainement fait exprès pour que le citoyen lambda se noie dans la multitude de documents mis à sa disposition ; il n'y a rien de mieux pour décourager quelqu'un de s'intéresser au dossier....

* un cabinet mandaté pour venir 1 fois/semaine (dans toutes les mairies se trouvant sue les tracés des LGV) prendre des photos du registre d'enquête publique !!!! et vérifier que les avis d'enquête publique étaient toujours en place en bordure des routes !!!!

* des huissiers ont également été dépêchés !!!!!.....

*.....

Ce projet n'est qu'une couverture : il ne peut profiter qu'à ces grosses entreprises du BTP cotées en bourses, telles que Eiffage, Vinci ou Bouygues, qui, à l'heure actuelle n'ont plus assez de travail !!!!

Ces quelques observations m'amène donc à vous faire part de mon OPPOSITION à ce projet RUINEUX, INUTILE et DEVASTATEUR !!!!!