

24 MAI 2016

## ANNEXE 2

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

Le Rapporteur,



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

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

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

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

\* \*  
\*

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

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

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

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

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

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

- une première phase allant jusqu'à Dax, comportant les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, ainsi que les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, qui ont fait l'objet d'enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique concomitantes au dernier trimestre 2014 ;

- une seconde phase correspondant à la section Dax-Espagne, qui fera l'objet d'une enquête publique ultérieure (avec qualification en projet d'intérêt général au sens de l'article L120-1 du code de l'urbanisme dans l'intervalle).

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

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

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

L'opération comprend par ailleurs :

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

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

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

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

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

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

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

La liaison Toulouse-Bordeaux s'effectuera ainsi en 1h05 contre 2h01 actuellement pour le trajet le plus rapide, voire 2h05 compte tenu des contraintes d'exploitation aux abords des nœuds de Bordeaux et Toulouse. Le meilleur temps de parcours pour les liaisons Paris-Toulouse (sans arrêt intermédiaire) sera ainsi réduit à 3h10 contre 4h10 en 2017 après la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux. La branche Bordeaux-Dax permettra un gain de temps de 20 minutes sur l'ensemble des liaisons jusqu'à Dax et au-

delà. Ce gain de temps se retrouvera ainsi pour Pau, Lourdes, Tarbes et Bayonne, qui seront desservies à partir de la ligne à grande vitesse jusqu'à Dax. Au-delà, toutes les liaisons voyageurs vers l'Espagne en bénéficieront également, ce qui participera à l'amélioration des services ferroviaires sur cet axe prioritaire pour la politique européenne des transports.

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

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

Ce rapprochement des territoires se mesurera ainsi sur différents axes :

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

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

## *2.2. Une inscription dans les priorités nationales et européennes.*

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

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

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

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

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

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

#### *3.1. Avis de la commission d'enquête.*

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

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

#### *3.2. Réponses apportées à la commission d'enquête.*

Les éléments apportés par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse du 15 juin 2015, par le préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, préfet coordonnateur de l'enquête publique dans son rapport du 17 juillet 2015, ainsi que par les expertises et études complémentaires produites en juillet et août 2015<sup>1</sup>, confirment que :

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

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage ainsi que l'ensemble des expertises et études complémentaires réalisées à l'été 2015 sont disponibles sur le site internet du projet : [www.gpso.fr](http://www.gpso.fr)

sans aménagements lourds.

S'agissant plus spécifiquement de la branche Bordeaux-Toulouse, les études réalisées par le maître d'ouvrage démontrent sans ambiguïté qu'une modernisation de la ligne existante entre Bordeaux et Toulouse ne peut constituer une alternative efficace à la réalisation de la ligne nouvelle, notamment pour permettre un report modal significatif sur la liaison Paris-Toulouse.

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

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

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

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

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

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

Les différentes études réalisées montrent que le coût du projet de lignes nouvelles, examiné dans le cadre de la contre-expertise de l'évaluation socio-économique demandée par le Commissariat Général à l'Investissement (CGI) et ayant conduit à son avis du 29 avril 2014, n'est pas sous-estimé. Il doit être mis en regard des avantages de toutes natures apportés par le projet, notamment s'agissant des temps de parcours

à destination des régions Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (LRMP) ou du Sud de la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes (ALPC), voire au-delà (desserte du Béarn et de la Bigorre et de l'Espagne).

L'évaluation socio-économique a été réalisée selon les instructions cadres en vigueur au niveau national lors de l'instruction du dossier (instruction-cadre du 27 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005) et accompagnée d'une analyse de risques. Un éclairage selon les paramètres retenus par l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport, qui conduisent à des résultats plus favorables, a par ailleurs été mené, comme en témoigne l'instruction par le CGI. Différents tests de sensibilité, incluant un scénario dégradé, ont également été réalisés.

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

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

*(i) Remarques générales*

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

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

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

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

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

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

Eaux souterraines

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

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

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

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

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

Les résultats ont permis de vérifier que le tracé, qui traverse le périmètre de protection rapprochée, se situe dans un secteur où la vulnérabilité de l'aquifère reste élevée mais permet d'envisager des mesures de conception et de réalisation adaptées pour garantir la préservation de la ressource en eau. Les échanges ont conduit les services de l'État à introduire un article spécifique dans l'arrêté du 7 juillet 2014 portant sur la protection de ce champ captant (nappe de l'Oligocène), fixant le processus pour la mise au point finale du projet de ligne nouvelle ;

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

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

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

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

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

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

#### Viticulture

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

#### Impact sur le Sauternes et le Barsac

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## Impact du projet dans la traversée du bassin du Ciron

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

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

Ces éléments permettent d'évaluer les incidences résiduelles du projet ferroviaire sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire comme étant faibles à négligeables et de conclure que le projet ferroviaire n'est pas de nature à remettre en cause les objectifs de conservation du site Natura 2000 définis dans le document d'objectifs, ni l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Enfin, le phasage retenu, qui conduit à reporter dans une seconde temporalité la réalisation de la section Dax-Espagne, n'entraînera pas de problème de coordination dans la conduite des projets français et

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- il n'a pas été établi de document consolidé, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pouvant rester sous la forme d'un document séparé après accomplissement des procédures de publicité prévues aux articles R153-20 et R153-21, anciennement R123-24 et R123-25, du code de l'urbanisme. Une consolidation relève de l'appréciation de la commune ou de l'EPCI compétent et non du maître d'ouvrage du projet de lignes nouvelles ;

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

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

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

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

Par ailleurs, les compléments suivants ont été apportés :

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

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

En application de l'article R643-1 du code rural et de la pêche maritime, le ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt (MAAF) a été consulté pour émettre un avis dans la mesure où le projet de lignes nouvelles prévoyait des emprises sur des secteurs viticoles plantés soumis au régime des Appellations d'Origine Contrôlée (AOC). Aujourd'hui, cette consultation est également prévue par l'article

R122-3 du code de l'expropriation, introduit par le décret n°2014-1635 du 26 décembre 2014. Auparavant, l'article R11-16 (abrogé) de ce même code retenait la notion de vignes « antérieurement déclarées d'intérêt public », notion qui ne semblait plus correspondre à une réglementation en vigueur.

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

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

Le dossier remis au ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt et l'étude d'impact du projet détaillent les mesures spécifiques prévues par le maître d'ouvrage pour réduire et compenser les impacts sur la viticulture, notamment : la limitation des emprises agricoles, le rétablissement des voiries et des réseaux desservant les domaines, l'étude des possibilités d'aménagement foncier, l'examen des situations individuelles, la mise en place d'un programme d'action foncière permettant la constitution de réserves en vue de remédier aux prélèvements (action déjà entreprise dans le vignoble des Graves avec un premier accord partiel pour une exploitation impactée), la mise en place de protocoles d'indemnisation avec les organisations professionnelles, la mobilisation le plus en amont possible du dispositif d'attribution de droit de plantations nouvelles avant arrachage, en partenariat avec les services de l'État, l'INAO et les organisations professionnelles agricoles.

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

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

\* \*  
\*

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