

*Bordeaux
Espagne*



Les **Grands**
Projets
du **Sud**
Ouest



*Bordeaux
Toulouse*



**Comment est conçu le tracé
des lignes nouvelles ?**

SOMMAIRE

1. Préambule.....	3
2. Quelle méthode pour définir le tracé des deux lignes nouvelles ?	3
2.1. Une connaissance très approfondie de l'environnement sur les 410 km de projet	3
2.2. L'alternance de phases d'études et de concertation	4
▪ Phase 1	4
▪ Phase 2	5
▪ Phase 3	5

1. PREAMBULE

Cette note a pour objet de présenter la méthodologie générale développée pour définir le tracé des deux lignes nouvelles.

La définition du tracé des lignes nouvelles correspond à l'étape 2 du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, elle sera conclue par une décision ministérielle.

La recherche de ce tracé va être conduite dans le fuseau de 1000 mètres, défini en étape 1 et approuvé par le ministre en septembre 2010.

Cette méthodologie s'applique de manière homogène et uniforme sur les deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

2. QUELLE METHODE POUR DEFINIR LE TRACE DES DEUX LIGNES NOUVELLES ?

2.1. Une connaissance très approfondie de l'environnement sur les 410 km de projet

A chaque étape d'élaboration du tracé, les enjeux environnementaux des territoires sont analysés, affinés et pris en considération.

Par exemple :

- pour le milieu humain : bâti, activités économiques, rétablissements des voiries et des réseaux...
- pour le milieu naturel : respect des corridors écologiques, des espèces protégées et de leurs habitats...
- pour le milieu physique : préservation de la ressource en eau, prise en considération de la nature des sols...
- pour le milieu paysager et patrimonial : intégration de l'infrastructure dans l'environnement paysager local, respect du patrimoine architectural et archéologique...

A cet effet, de nombreuses investigations de terrain sont menées dans plusieurs domaines :

- inventaires écologiques,
- diagnostic archéologique,
- études agricoles, viticoles et sylvicoles.

Des reconnaissances topographiques et géotechniques complètent le dispositif et permettent de d'appréhender, de façon plus précise, les spécificités du fuseau et de ses abords afin d'implanter le tracé le plus respectueux de l'environnement.

Des études fonctionnelles et ferroviaires sont conduites en parallèle ; la dimension technique est prise en compte a posteriori. Dans l'approche de RFF pour la conception du GPSO, c'est le respect de l'environnement et des fonctionnalités qui guide les études techniques.

Ces investigations et études vont conduire à une connaissance inédite du territoire en termes d'environnement.

2.2. L'alternance de phases d'études et de concertation

Trois grandes phases d'études et de concertation vont être menées afin de permettre le choix d'un tracé à l'intérieur du fuseau de 1000 mètres :

- Phase 1 : des hypothèses de tracé aux tracés à comparer
- Phase 2 : des tracés comparés au tracé à approfondir
- Phase 3 : du tracé approfondi au tracé proposé

▪ Phase 1

- **Les études conduites par RFF : la recherche de plusieurs hypothèses de tracé.**

A l'intérieur du fuseau de 1000 mètres, des zones dites sensibles ont été définies. Une zone sensible est un territoire qui présente un ou plusieurs enjeux environnementaux très forts. Par exemple, un regroupement de bâti dense représente une zone sensible.

Les hypothèses de tracé proposées par RFF évitent en priorité ces zones sensibles et répondent toutes aux objectifs assignés au GPSO : le respect des enjeux environnementaux des territoires, la compatibilité avec les services attendus des lignes nouvelles et les règles techniques de conception d'une ligne à grande vitesse.

Dans le cas où une zone sensible ne peut être évitée, une solution technique sera étudiée pour la franchir en limitant les conséquences (par-dessus ou par-dessous, mise en place de protections particulières...).

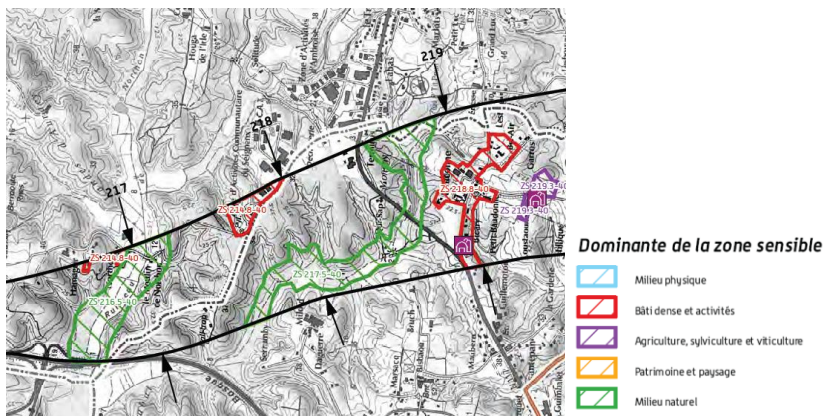
- **La concertation : la sélection des hypothèses à comparer.**

Engagée en octobre et novembre 2010 avec les acteurs des territoires (élus et représentants des différents acteurs concernés) et en décembre 2010 / janvier 2011 avec les habitants, la concertation permet d'identifier d'éventuelles variantes, options, combinaisons, éliminations... et de conduire à la sélection des hypothèses de tracé qui seront comparées.

C'est également l'occasion d'identifier des besoins d'évitement ou de prise en considération de certains enjeux, autres que les enjeux très forts identifiés par RFF ; ces besoins peuvent aboutir à l'identification de zones sensibles supplémentaires si cela est justifié et pertinent localement.

- **Le calendrier**

La phase 1 a démarré en juin 2010 avec le recueil de données complémentaires et se terminera en janvier 2011 avec les Commissions consultatives (avis des élus sur les hypothèses de tracé que RFF devra comparer).



Extrait d'une carte des zones sensibles

▪ Phase 2

• Les études conduites par RFF : la comparaison des hypothèses de tracé sélectionnées.

Les hypothèses de tracé sélectionnées vont être comparées entre elles sur la base de plusieurs critères :

- Des critères environnementaux : humains, physiques, naturels et biologiques, paysagers et patrimoniaux ;
- Des critères fonctionnels : la compatibilité de chaque hypothèse avec les services attendus des lignes nouvelles ;
- Des critères économiques : le coût prévisionnel de chaque hypothèse.

• La concertation : la sélection de l'hypothèse de tracé à approfondir.

Les résultats de l'analyse comparative des hypothèses de tracé seront présentés aux acteurs de la concertation. Il s'agira, en prenant en considération leurs apports, de sélectionner l'hypothèse qui présente le meilleur équilibre entre tous les critères de comparaison.

• Le calendrier

La phase 2 se déroulera de janvier à avril 2011. Un Comité de pilotage se tiendra début juin 2011 afin de retenir le tracé à approfondir.

▪ Phase 3

• Les études conduites par RFF : la finalisation du tracé.

Cette phase consiste à ajuster le tracé sélectionné par rapport aux éléments suivants :

- le traitement des enjeux environnementaux et du territoire, notamment ceux que le projet de tracé n'a pu éviter (mesures de suppression, réduction ou compensation des incidences du projet) ;
- le positionnement des principales fonctionnalités et équipements ferroviaires (gares, haltes SRGV, raccordements aux lignes existantes) ;
- la géométrie du tracé (tracé en plan, profil en long) ;
- les principaux franchissements et rétablissements ;
- les emprises foncières nécessaires ;
- les conditions de réalisation des travaux.

• La concertation : le recueil et la prise en considération des dernières contributions sur le tracé finalisé et les mesures d'insertion envisagées.

Ce temps de concertation permettra en particulier de préciser les principes d'insertion (protections acoustiques, corridors écologiques, rétablissements des réseaux...).

• Le calendrier

La phase 3 se déroulera de fin juin 2011 à septembre 2011. Un Comité de pilotage se tiendra mi-octobre 2011 afin de valider ce tracé et les principes d'insertion.

A l'issue de cette phase, RFF soumettra le tracé à la décision ministérielle.