

Toulouse, le 9 avril 2010

Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO)

RFF présente les premiers résultats des comparaisons des fuseaux de la LGV

Réseau Ferré de France a présenté vendredi 9 avril aux élus des communes concernées les premiers résultats des études comparatives des fuseaux de la future LGV Bordeaux-Toulouse en Haute-Garonne et Tarn-et-Garonne. Suite à cette présentation, RFF a recommandé le fuseau de meilleur compromis qui privilégie l'insertion de la future LGV le long d'infrastructures existantes (autoroute A62 et lignes haute tension). RFF a également rappelé la justification d'un raccordement à la ligne existante au nord de St-Jory, globalement bien moins impactant sur l'environnement et les activités humaines qu'une connexion plus au Sud.

Deux réunions ont été organisées par les préfets de Haute Garonne et de Tarn et Garonne le vendredi 9 avril afin de présenter les premiers résultats des études conduites par RFF de comparaison des variantes de fuseaux dans ces deux départements. Ces réunions, présidées par la Secrétaire Générale de la Préfecture de Haute Garonne et le Préfet de Tarn et Garonne, ont permis à l'ensemble des maires et élus concernés de prendre connaissance des analyses de RFF et de formuler de premières réactions.

Secteur Ouest de Montauban/St Jory

Le comité de pilotage des Grands Projets du Sud Ouest avait demandé à RFF le 11 janvier dernier de procéder à des « études complémentaires... à la demande des collectivités concernées... afin d'apprécier la faisabilité et l'opportunité de fuseaux alternatifs ». RFF a transformé les schémas de passage proposés et le fuseau d'origine en quatre fuseaux techniquement réalistes et comparables, qui ont permis d'inclure les questions soulevées, y compris par les associations locales.

Ensuite, pour chacun des fuseaux, appelés A,B,C et D, les bureaux d'études ont répertorié les enjeux humains, économiques, environnementaux : zones naturelles traversées, secteurs d'habitats denses, habitats isolés, zones agricoles et notamment viticoles (AOC Fronton), zones d'activités, zones inondables etc. Une fois les données collectées, l'évaluation s'est faite sur des bases claires et transparentes permettant des comparaisons d'un fuseau par rapport à un autre. RFF a recommandé le fuseau D qui représente le meilleur compromis en minimisant l'impact sur l'habitat et les zones naturelles tout en préservant les fonctionnalités attendues d'une LGV. Ce fuseau privilégie l'insertion de la future LGV le long d'infrastructures existantes comme l'autoroute A62 lorsque cela est possible (passage à l'ouest de l'autoroute au niveau de Campas...) et les lignes haute-tension (couloir entre Montbeton et Lacourt Saint Pierre).

Secteur du raccordement à la ligne existante

RFF a confirmé la justification d'un raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante au Nord de St-Jory. La variante proposée par un collectif d'associations et consistant à se connecter à la ligne existante au sud de St Jory (Lespinasse) pose en effet plusieurs types de problèmes :

- les règles techniques de conception d'une ligne à grande vitesse (notamment les rayons de courbure nécessaires et les pentes) ne permettent pas de suivre le tracé plus sinueux de l'autoroute A62 dans ce secteur, comme cela était préconisé. Les espaces qui se trouveraient entre l'autoroute et la LGV seraient alors isolés et « stérilisés »

- de plus, l'impact sur l'habitat mais aussi sur des secteurs à forts enjeux économiques et patrimoniaux, d'un raccordement plus au sud serait trop important ;
- enfin, un raccordement plus au sud viendrait impacter de manière importante le triage de St-Jory (réduction du nombre de voies) dont le potentiel doit être préservé pour l'activité fret et la gestion des circulations dans l'agglomération toulousaine. La connexion au réseau existant devrait s'effectuer via un ouvrage technique très complexe et donc très onéreux.

A contrario, la mise à 4 voies de l'infrastructure actuelle jusqu'au nord de St Jory se traduit par une consommation d'espace minimale. Le réaménagement de cette infrastructure s'accompagnera en plus de mesures environnementales, notamment en matière de protection contre le bruit : grâce à la mise en place d'écrans anti bruit, l'infrastructure portée à 4 voies sera ainsi moins bruyante que la ligne actuelle à 2 voies.

Secteur de l'Ouest du Tarn et Garonne (Auvillar)

Lors de la réunion de Montauban, il a été convenu qu'une réflexion complémentaire serait conduite entre RFF, les services de l'Etat et les acteurs locaux (notamment les élus des communes concernées) sur une section d'une quinzaine de kilomètres environ, d'Auvillar à Castelmayran, pour laquelle est apparue une alternative au fuseau retenu.

Poursuite de la concertation

Suite à ces présentations de l'avancement des études, d'autres réunions de travail et de concertation vont avoir lieu en avril et en mai avec les collectivités et les associations concernées. Des contacts individuels sont aussi pris avec les maires concernés afin de détailler avec eux les impacts du projet et examiner les possibilités d'optimisation du fuseau et de son insertion dans le territoire. L'objectif est de continuer à enrichir les analyses et permettre d'affiner la ou les propositions qui seront présentées aux commissions consultatives qui se tiendront début mai (le 10 mai en Haute-Garonne et, sous réserve de confirmation, le 7 mai en Tarn-et-Garonne), puis au comité territorial (le 17 mai) avant le comité de pilotage (le 31 mai) dont l'objectif est de valider un fuseau afin de poursuivre les études avec la recherche d'un tracé.

Contact Presse :
Réseau Ferré de France – Direction Régionale Midi-Pyrénées
Marianne Minard – Tel : 05 34 44 17 99 ou 06 86 28 67 94
