



Cabinet du ministre d'État

Paris, le mardi 28 septembre 2010

COMMUNIQUE DE PRESSE

Grenelle Environnement : Jean-Louis BORLOO dévoile le fuseau de passage des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne

Jean-Louis BORLOO, ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le Climat, a inauguré ce jour les nouvelles installations qui mettront fin au bouchon ferroviaire de Bordeaux. Il a signé à cette occasion une convention d'études foncières pour l'opération d'intérêt national (OIN) Bordeaux Euratlantique. Il a également dévoilé le fuseau de passage des futures lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, éléments majeurs du réseau à grande vitesse voulu par le Grenelle Environnement. Enfin, il a finalisé un accord avec les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine pour le financement définitif du tronçon Tours-Bordeaux.

Le ministre d'État s'est félicité de la réalisation de la première phase de l'opération de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux, qui permet de contribuer à la résorption d'un des principaux goulets d'étranglement du réseau ferré national. Cette augmentation de capacité du complexe ferroviaire de Bordeaux servira au développement des différents types de trafic ferroviaire : TER, fret, mais aussi TGV, et plus généralement de transports collectifs grâce à la connexion entre TER et tramway.

Le ministre d'État a également souligné, en signant le protocole d'études foncières pour l'OIN, que cette coordination sur la libération du foncier marquera la réussite de l'opération. Elle permettra d'être au rendez vous de la LGV, en termes de qualité du projet urbain, de l'articulation gare–transports collectifs, et de l'attractivité de la nouvelle gare comme lieu public structurant.

Enfin, Jean-Louis BORLOO a clôturé la première étape des études des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, en approuvant un fuseau de passage de 1 000 m de large environ ainsi que les principales fonctionnalités du projet, et en annonçant un accord avec les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine pour le financement définitif du tronçon Tours-Bordeaux.

Ces deux branches s'insèrent dans les lignes à grande vitesse décidées par le Grenelle Environnement, qui vont permettre de doubler le réseau existant. D'ores et déjà, l'année 2010 a été celle du ferroviaire, avec en particulier l'avancement de 4 LGV en simultané (LGV Est, Bretagne/Pays-de-Loire, SEA, Contournement Nîmes et Montpellier), sans parler de la ligne du Haut-Bugey ou de Perpignan-Figueras. Les décisions annoncées aujourd'hui confirment et amplifient la révolution des transports voulue par le Grenelle Environnement.

Sur cette base, les études qui seront conduites dans les mois à venir rechercheront une insertion exemplaire des tracés dans les territoires traversés, conformément aux principes du Grenelle Environnement. Elles permettront de valider un tracé détaillé à l'automne 2011. Cette nouvelle phase d'études sera l'occasion de poursuivre et d'accentuer la concertation avec l'ensemble des parties concernées.

Pour Jean-Louis BORLOO, « grâce à l'OIN, qui est sans doute l'un des plus grands projets d'aménagement urbain de ces dernières décennies, Bordeaux entrera bientôt dans le cercle très fermé des grandes métropoles européennes. De plus, avec l'arrivée de la LGV en 2016, Bordeaux s'impose comme un nœud ferroviaire majeur, situé à l'interface de l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud. Au-delà de Bordeaux, 2010 s'impose comme l'année du ferroviaire ».

Tout sur le fuseau de passage des LGV Bordeaux–Toulouse et Bordeaux–Espagne

Contexte

La première étape des études, qui vient de faire l'objet d'une approbation ministérielle, a permis de définir les grandes options du projet : consistance du tronc commun des deux branches, fuseau de passage de 1 000 mètres de large environ, caractéristiques et fonctionnalités techniques de ce grand projet (modalités de dessertes des agglomérations...).

La seconde étape approfondira ces études afin de retenir un tracé préférentiel associé à une bande de 500 mètres de large et de préciser le programme fonctionnel du projet ainsi que les aspects relatifs aux prévisions de trafic et à la socio-économie.

Calendrier prévisionnel

La démarche retenue pour la définition du tracé préférentiel des lignes nouvelles s'articule ainsi :

1. L'étude des tracés possibles, incluant une phase de consultation et de concertation du public et des acteurs locaux, devrait s'achever **fin 2010 / début 2011**.
2. L'analyse comparative des hypothèses de tracés permettra au comité de pilotage de proposer le ou les tracés à approfondir vers **mi-2011**.
3. Cet approfondissement, conduit dans le cadre d'une concertation de proximité approfondie, doit permettre au comité de pilotage de proposer au ministre chargé des transports un tracé et le programme fonctionnel et technique des GPSO (objectif prévisionnel : **octobre 2011**).

Les décisions du comité de pilotage pourraient faire l'objet d'une validation par le ministre, attendue **d'ici la fin de l'année 2011**, définissant les modalités de poursuite des études niveau avant-projet sommaire (APS).

RFF pourra réaliser sur ces bases l'avant-projet sommaire définitif, qui servira lui-même de support à l'enquête d'utilité publique.

Zoom sur quelques secteurs

× Sortie de l'agglomération de Bordeaux : le fuseau « est A62 » a été retenu. Il apparaissait plus favorable en termes d'enjeux humains, paysagers, patrimoniaux et économiques.

RFF poursuivra les études et la concertation au droit de Villenave-d'Ornon pour déterminer le meilleur positionnement d'une voie supplémentaire à l'Est ou à l'Ouest de la voie existante, dans le fuseau retenu. Par ailleurs, Le ministre d'État sera tout particulièrement attentif à la bonne prise en compte des préconisations du comité de pilotage vis-à-vis de la préservation des ressources en eau et des parcelles viticoles situées entre le projet de ligne nouvelle et l'A62.

× Secteur de Préchac : dans le secteur de Préchac, le fuseau le plus à l'Ouest étudié par RFF, dit « variante alternative Ouest Préchac » a été retenu. Il constitue en effet la solution la plus favorable au regard des enjeux humains, en évitant toutes les zones bâties du secteur, s'éloignant du centre-bourg de Préchac et ne générant pas d'effet de coupure entre les quartiers.

× Secteur d'Auvillar et de Caumont : à la suite des demandes des collectivités territoriales concernées, un complément d'études et de concertation a conduit à envisager la possibilité d'un fuseau de passage nouveau. Cette solution issue de la concertation a été retenue car elle permet notamment un jumelage ponctuel avec l'autoroute A62 (et donc une réduction des impacts cumulés), et un passage à distance des bourgs d'Auvillar, Bardigues, Saint-Michel, Le Pin et Caumont.

× Secteur d'Uchacq-et-Parentis : dans le cadre du processus de concertation continue conduit par RFF, des élus ont souhaité que soit étudiée une variante plus au nord du fuseau initialement retenu par le comité de pilotage de janvier 2010, dite « variante Nord ». Parmi trois fuseaux étudiés, l'analyse comparative a montré que le fuseau « Nord » présentait des impacts moindres en termes d'enjeux humains, physiques, techniques et économiques.

C'est donc la variante « Nord » qui a été retenue, conformément aux attentes de la majorité des communes concernées.

× Secteur situé entre la traversée de la Garonne au Sud de Castelsarrasin et la traversée de l'Hers à l'Ouest de Castelnau d'Estrètefonds : les « variante D » et variante « USV » sont conservées.

Pour tenir compte des propositions alternatives formulées par les collectivités territoriales, trois fuseaux complémentaires à celui proposé par le comité de pilotage de janvier dernier ont été étudiés dans un premier temps sur ce secteur.

L'analyse multicritères comparative a permis de montrer que la variante D représentait le meilleur compromis, au regard des enjeux physiques, humains, patrimoniaux et paysagers. Elle est également la plus favorable au niveau des enjeux naturels et biologiques.

Cette variante retenue par le comité de pilotage de mai dernier nécessite la réalisation d'un tunnel et d'un viaduc afin de pouvoir franchir le coteau présent au niveau de Pompignan, diminuant ainsi les différents impacts dans les secteurs de Pompignan et Saint-Rustice.

Cependant, les propositions formulées entre les deux comités de pilotage par le collectif « Unions pour la Sauvegarde des Villages », qui reposent pour l'essentiel sur un jumelage plus étroit avec l'A62 et un raccordement à la ligne existante sur le triage de Saint-Jory, méritent d'être approfondies préalablement à toute décision. C'est pourquoi des études comparatives entre la variante dite « D » et celle proposée par le collectif USV seront poursuivies par Réseau ferré de France, afin de disposer des résultats d'ici le début de l'année prochaine et d'examiner s'il y a lieu de faire évoluer le choix au vu de la proposition du collectif.

× Secteur compris entre le Sud du marais d'Orx et la frontière franco-espagnole

L'analyse multicritère a mis en évidence l'intérêt des fuseaux de passage dits « Ouest Villefranque » et « Ouest Ascaïn », notamment au regard des enjeux environnementaux, physiques, techniques et économiques.

Cependant, les contraintes d'insertion de la LGV dans le Pays-Basque confèrent à cette partie de la ligne la nécessité d'approfondissement des réflexions et des concertations locales. C'est pourquoi une mission de médiation a été réalisée, dont les conclusions ont été rendues en mai dernier et ont confirmé la possibilité de concevoir une nouvelle infrastructure préservant toutes les zones sensibles bâties et naturelles. Le ministre d'État veillera à la mise en œuvre des recommandations issues de cette mission pour la suite des études, sur la base des deux options de passage favorisées par le comité de pilotage.

Des échanges avec les autorités espagnoles seront engagés (avec le concours du GEIE Vitoria-Dax) pour définir les conditions d'une meilleure concordance entre les projets de lignes nouvelles de part et d'autre de la frontière (niveau du franchissement de la Bidassoa).

× Modalités de desserte des agglomérations

► Construction d'une nouvelle gare à :

- Agen : nouvelle gare reliée à l'ancienne gare du centre.
- Montauban : étude d'une nouvelle gare située à l'intersection de la ligne nouvelle et de l'ancienne, au Sud de la zone d'activité d'Albasud.
- Mont-de-Marsan : gare nouvelle, au Nord-Est, près de l'échangeur A65 du Caloy (desserte routière), liaison TER entre ancienne et nouvelle gare.

► Desserte par la gare actuelle : Dax

- Raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante.
- Raccordement pour le trafic fret (au Nord de la ville).

► Réflexion encore en cours : Bayonne

- Les études font apparaître un intérêt pour une desserte par la gare actuelle, mais la nouvelle phase qui s'engage devra approfondir l'opportunité d'une gare nouvelle.

Contacts presse :

Benoît PARAYRE 01 40 81 72 36
Muriel DUBOIS-VIZIOZ 01 40 81 31 73
