

DOSSIER DE PRESSE

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest L'étape 2 des études a commencé

Présentation des hypothèses de tracés

Toulouse

Vendredi 29 octobre 2010 – 14h00

Bordeaux

Mardi 2 novembre 2010 – 9h30

Bayonne

Mardi 2 novembre 2010 – 17h30

Sommaire

Où en est le Grand projet Ferroviaire du Sud-Ouest ?

La validation de l'étape 1
Et maintenant, l'étape 2

La mise à 4 voies à Saint Jory

Quelle méthode pour définir le tracé des deux lignes nouvelles ?

Une connaissance très approfondie de l'environnement sur les 410 km du projet
L'alternance des phases d'études et de concertation
Lexique et terminologie

Que trouverez-vous dans le Cédérom ?

Où en est le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest ?

La validation de l'étape 1

En mai 2009, l'étape 1 des études du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest est lancée.

Le 31 mai 2010, les Préfets des Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, les Présidents des Conseils régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, les représentants du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et le Président de Réseau Ferré de France se sont réunis à Bordeaux dans le cadre du Comité de Pilotage. A cette occasion, ils ont retenu des compléments et ajustements du fuseau de 1000 mètres demandés lors du Comité de pilotage du 11 janvier 2010.

Les études et la concertation ont permis de retenir les éléments suivants :

- *Un fuseau de passage de 1000 mètres sur les 410 km de lignes nouvelles.*
- *Le programme d'utilisation des deux lignes nouvelles, ou programme fonctionnel (gares et raccordements)*

Ces éléments ont été soumis au ministre pour approbation :

27 Septembre 2010

Signature de l'approbation ministérielle par Monsieur 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 et Monsieur Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des Transports.

Avec ce fuseau approuvé par le Ministre, l'étape 2 des études du Grand Projet ferroviaire du Sud ouest entre dans une phase de concertation très attendue.

Et maintenant, l'étape 2

Cette étape consiste principalement dans la recherche du meilleur tracé possible à l'intérieur du fuseau de 1 000 mètres prenant en compte les enjeux de territoire, confortés par la concertation. Celui-ci représente une emprise comprise entre 80 et 100 mètres maximum. Il sera ensuite soumis à l'enquête d'utilité publique.

La recherche du tracé sera réalisée en concertation avec l'ensemble des acteurs des territoires

Comment allons-nous faire pour définir ce tracé ?

Mise en œuvre de la même démarche de concertation et d'études.

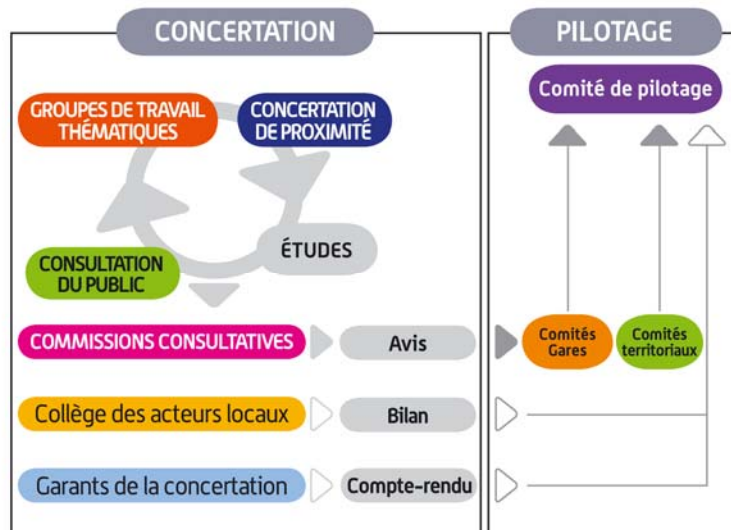
Principe général

La concertation est au cœur des études pour la conception des lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse. La méthode mise en œuvre en 2009 par RFF pour la recherche du fuseau de 1000 m de large environ est reconduite en 2010 pour passer du fuseau retenu à la recherche du meilleur tracé.

Fondé sur le principe de la participation des acteurs des territoires à l'élaboration des projets, la concertation a pour objectif d'enrichir ou de compléter les études. Pour cette nouvelle étape, le programme de concertation a été réorganisé sur la base du retour d'expérience de l'étape 1 et pour répondre aux préoccupations et enjeux des territoires.

Le processus de concertation est encadré par une charte proposée par RFF, soumise pour avis au Collège des acteurs locaux et validée par le COPIL (Comité de pilotage) et la CNDP (Commission Nationale du Débat Public). Elle constitue pour RFF un document de référence l'engageant à argumenter toutes ses propositions et à les soumettre de façon transparente aux différentes instances mises en place (groupes de travail et commissions consultatives) et, in fine, aux comités territoriaux et au comité de pilotage.

Tout au long du projet, un partenariat étroit est tissé entre RFF et les collectivités locales, les élus, les différents acteurs pour partager avec RFF leur connaissance des enjeux des territoires et recueillir leurs avis.



Comment s'applique cette méthode pour l'étape 2 ?

→ Un travail de concert avec les acteurs de la concertation (élus et représentants des différents acteurs concernés)

- Octobre 2010 - Janvier 2011 : présentation des hypothèses de tracés aux acteurs de la concertation et au public (habitants des communes du fuseau) pour sélectionner celles à comparer.
- 1^{er} trimestre 2011 : comparaison des hypothèses de tracés (analyse multicritères).
- 2^e trimestre 2011 : présentation des hypothèses de tracés comparées aux acteurs de la concertation et au public (habitants des communes du fuseau) pour choisir le ou les meilleurs tracés.
- 3^e trimestre 2011 : présentation du ou des meilleurs tracés consolidés.
- 3^e et 4^e trimestres 2011 : mise au point d'un tracé pour les 410 km de lignes nouvelles et des principes d'insertion.

Proposition de ce tracé au Comité de pilotage pour validation puis transmission pour approbation ministérielle.

→ La consultation du public, une contribution majeure

La consultation du public est un moment important dans la vie de ce projet pour que chacun puisse prendre connaissance des enjeux et des impacts des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, et apporte les informations qu'il juge utiles pour la meilleure conception et insertion du projet dans son environnement. En particulier, à travers leurs connaissances de terrain, les habitants peuvent enrichir les études de GPSO.

Comme la concertation, cette consultation doit contribuer à définir progressivement le meilleur tracé possible, à préciser les attentes en matière d'insertion, à évaluer les enjeux fonciers et patrimoniaux, et à anticiper les conditions de réalisation des travaux. Elle doit également servir à faire partager les enjeux des services ferroviaires qui seront apportés par ces futures lignes nouvelles.

▪ Le 1^{er} temps de consultation

Le premier temps de la consultation du 4 au 30 octobre 2010 est en cours

Il ne porte pas sur l'opportunité du projet car cette question a fait l'objet des deux débats publics de 2005 (Bordeaux-Toulouse) et 2006 (Bordeaux-Espagne) organisés sous l'égide de la Commission nationale du débat public. Néanmoins, les avis exprimés à ce sujet seront considérés et feront l'objet d'une réponse globale dans le bilan de la consultation. Il en sera de même des questions d'ordre personnel.

Plus de **160 points de consultations (totems) ont été installés** dans les mairies concernées par le fuseau, les collectivités et chez les partenaires qui ont accepté d'accueillir la consultation.

▪ **Les temps de consultation suivant l'avancement des études.**

Le dispositif de consultation du public mis en place se déroulera en 4 temps (*calendrier prévisionnel au 29 octobre 2010*)

❖ **4 – 30 Octobre 2010**

1^{er} temps de consultation du public avec sollicitation d'avis sur les modalités de cette consultation.

❖ **Mi-décembre 2010**

Après présentation des hypothèses de tracés aux élus et examen dans les instances de concertation, 2^e temps de consultation du public sur ces hypothèses de tracé.

❖ **2^e trimestre 2011**

Après présentation de la comparaison des tracés aux élus et examen dans les instances de concertation, 3^e temps de consultation du public sur les résultats de la comparaison des tracés.

❖ **3^e trimestre 2011**

Après présentation du tracé consolidé aux élus et examen dans les instances de concertation, 4^e temps de consultation du public sur le tracé consolidé qui sera soumis à la décision du ministre.

Le projet de mise à 4 voies à Saint-Jory

Avec l'arrivée de la ligne à grande vitesse, la réorganisation et le développement du trafic TER mais aussi du trafic fret, l'infrastructure ferroviaire entre St-Jory et Toulouse va connaître une importante croissance du nombre des circulations. Des aménagements de capacité et des points d'arrêts sont nécessaires sur la section de ligne, notamment la mise probable à 4 voies de la quinzaine de kilomètres qui séparent le point de connexion de la LGV (à St-Jory) et la gare de Toulouse-Matabiau. Le plan de voies, les quais et les souterrains de la gare Matabiau doivent également être optimisés pour permettre l'accroissement de son usage.

Réseau Ferré de France mène actuellement les études préliminaires de ces aménagements. Elles doivent permettre de préciser le programme de l'opération et d'établir le dossier d'enquête publique en cohérence et de façon coordonnée avec le Grand Projet ferroviaire du Lot Ouest.

Ces études sont organisées en 4 étapes et sont accompagnées d'une concertation. Le Comité de Pilotage du 6 juillet 2010 a validé l'étape 1, a autorisé le lancement de l'étape 2A de construction de scénarios et la préparation des modalités de concertation avec le public au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme.

L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 à l'issue de l'étape 1 des études GPSO conduit RFF, au-delà du fuseau retenu par le COPIL des GPSO le 31 mai, à étudier une alternative Est de tracé reposant sur un jumelage plus étroit avec l'A62 dans le secteur allant du sud de Campsas jusqu'au raccordement à la ligne classique plus au sud vers Toulouse.

Pour le projet d'aménagements entre Saint-Jory et Matabiau cette décision nécessite d'étudier :

- des scénarios avec un raccordement de la LGV par l'Est de la ligne classique au lieu d'un raccordement par l'Ouest ;
- des scénarios avec un raccordement de la LGV entre le sud de la gare de Saint-Jory et le faisceau principal du triage de Saint-Jory;

La construction et la comparaison de scénarios aussi contrastés nécessitent une période d'études supplémentaires et une adaptation du programme de concertation.

Quelle méthode pour définir le tracé des deux lignes nouvelles ?

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.

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).

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.

Lexique et terminologie

▪ Diagnostic archéologique

Sondages réalisés à l'aide d'une pelle mécanique (sur 5 à 10 % de la surface du projet) afin de caractériser, circonscrire et dater d'éventuels vestiges archéologiques.

▪ Enjeux environnementaux

Caractéristiques remarquables des territoires en termes de milieu humain, naturel, biologique, physique, paysager et patrimonial.

▪ Fuseau

Bande de terrain d'environ 1 000 mètres de large, à l'intérieur de laquelle un tracé est ensuite étudié.

▪ Hypothèse de tracé

Bande de 100 mètres de large environ à l'intérieure de laquelle s'inscrira le tracé définitif des lignes nouvelles.

▪ Inventaires écologiques

Collecte par des recherches bibliographiques et par des prospections de terrain, l'ensemble des données naturalistes : flore et habitats, invertébrés, amphibiens et reptiles, mammifères, oiseaux et faune aquatique.

L'objectif est de parfaire la connaissance des écosystèmes traversés par le fuseau de 1 000 mètres : espèces protégées, habitats remarquables, axes de déplacement de la faune, ...

▪ Reconnaissances géotechniques

Diagnostic du sol et du sous-sol avec des outils mécaniques de sondage.

Pour dimensionner des fondations ou assurer la stabilité des ouvrages, il est indispensable de connaître la structure et la nature du sol et du sous-sol. Les données recueillies alimentent les études techniques, lesquelles déterminent les caractéristiques des ouvrages en fonction des capacités mécaniques du sol et du sous-sol et des contraintes des ouvrages.

▪ Reconnaissances hydrogéologiques

Mesures de profondeur des nappes et de débit des sources pour comprendre les écoulements d'eau souterraine.

La construction d'une infrastructure ferroviaire nécessite de connaître les spécificités des ressources en eau souterraine pour mieux les protéger. Dans la conception du tracé, il est indispensable de connaître la nature et les caractéristiques dynamiques des nappes d'eau souterraine. Les données recueillies participent à la qualification des enjeux environnementaux. Elles alimentent les études techniques en intégrant les contraintes induites par la présence d'eau dans le sous-sol. Cette connaissance permet soit d'éviter un impact sur les nappes, soit de limiter cet impact, à défaut elle permet de déterminer les mesures adaptées de préservation et de compensation.

Que trouverez-vous dans le Cédérom ?

Cartes du fuseau de 1000 mètres

Approuvé le 27 septembre 2010 par 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 et Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des Transports. C'est à l'intérieur de ce fuseau que les hypothèses de tracés et le futur tracé sont déterminées.

Plans des hypothèses de tracés

Les hypothèses de tracés sont présentées par département

- Légende
- Plans

Vos contacts presse

En Aquitaine

Aurélia PAILLOT - 05 56 93 53 29 – 06 70 26 98 24 - aurelia.paillot@rff.fr

En Midi-Pyrénées

Sylvie DHAMELINCOURT – 05 34 44 17 99 - 07.86.25.97.84 - sylvie.dhamelincourt@rff.fr

Pour plus d'informations : www.gpso.fr

