

Les Grands Projets du Sud Ouest

Bordeaux Espagne



Bordeaux Toulouse



Lettre d'information ^{N°1} septembre 09



Christian MAUDET
Chef de Mission des GPSO

Pour vous, habitants de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, la modernisation des lignes ferroviaires existantes et la réalisation de lignes nouvelles vont améliorer votre vie en matière de déplacements, favoriser le développement local, tout en préservant au mieux

Editorial

l'environnement. Pour concevoir ces lignes nouvelles, Réseau ferré de France a mis en œuvre un processus d'études et de concertation innovant. RFF propose en effet à tous ceux qui le souhaitent de participer à la conception des lignes nouvelles, dans un esprit d'écoute, de transparence et de dialogue. Cette ambition de placer la concertation au centre des études s'inscrit parfaitement dans la nouvelle politique de RFF pour la conception des lignes nouvelles partout en France. Nous sommes fermement décidés à aller aussi loin que possible dans cette concertation. Cette lettre d'information et d'autres outils créés à votre intention, comme le site www.gpso.fr, illustrent cette volonté. Nous vous informerons ainsi régulièrement de l'avancement des projets, ce qui vous permettra, si vous le souhaitez, d'apporter votre contribution à leur conception.

Au service des habitants au plus près des territoires



Sous le sigle GPSO est entrée cette année en phase d'études et de concertation l'une des plus ambitieuses opérations de Réseau ferré de France : la réalisation de deux lignes nouvelles au sud de Bordeaux, vers Toulouse d'un côté et vers l'Espagne de l'autre, en complément des lignes existantes. Ces projets intègrent des enjeux humains, économiques et environnementaux essentiels pour le Sud-Ouest, mais aussi pour les liaisons ferroviaires à un niveau national et européen.



Favoriser la mobilité des habitants du Sud-Ouest

Les GPSO, c'est la création de lignes nouvelles en complément des lignes existantes. Ces lignes, qui font partie des engagements du Grenelle de l'environnement, s'inscrivent dans une démarche globale de développement durable. Elles visent à répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises, tant aux niveaux régional et transfrontalier, que national ou international. Et ce, en respectant l'environnement, car le train ne génère aucune pollution atmosphérique locale. Pour la collectivité, le coût en termes de pollution, accidents, incidences climatiques du transport des voyageurs ou des marchandises est 4,5 fois moins élevé par le rail que par la route !

Faciliter l'aménagement des territoires

Outre Bordeaux et Toulouse, nombre de villes et de territoires de Midi-Pyrénées et d'Aquitaine deviendront ainsi plus accessibles. C'est le cas de Montauban, Agen, Mont-de-Marsan, Dax, Bayonne et du Pays Basque, ainsi que des territoires ou départements limitrophes, à l'exemple du Béarn, de la



Bigorre, du Gers ou du Lot. Plus largement, les lignes nouvelles replaceront l'Aquitaine et Midi-Pyrénées sur la scène européenne et les rendront plus « lisibles » et plus attractives pour participer à la compétition internationale. Elles dégageront des possibilités supplémentaires de transport du fret par le rail et permettront le développement des transports ferroviaires régionaux.

Ce constat à notre porte ne doit pas faire oublier la dimension plus large dans laquelle s'insèrent les GPSO. Les lignes nouvelles se connecteront au nord avec le projet de LGV Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux, à l'est avec le projet Toulouse-Narbonne, et au sud avec le futur réseau espagnol, plus particulièrement le projet de ligne « Y basque » : Irun-Bilbao-Vitoria. En somme, avec les GPSO, c'est un trait d'union et de continuité indispensable qui est en train de se tracer pour structurer le futur réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Et nos 430 km de lignes ne sont qu'une partie des 2 000 km que l'Etat s'est engagé à lancer d'ici 2020 par la loi Grenelle 1 adoptée le 23 juillet 2009.

430 km de lignes nouvelles

Ces lignes permettront d'assurer la continuité de deux axes : Paris-Bordeaux-Irun-Madrid-Lisbonne d'un côté, Bordeaux-Toulouse et la liaison avec le bassin méditerranéen de l'autre.

Les GPSO permettront d'offrir un service de transport plus performant : développement des TER sur les lignes existantes, amélioration des correspondances TER/TGV® dans les gares desservies par les TGV®, augmentation de la fréquence des TGV® et création de nouvelles destinations en TGV® (comme Toulouse-Bayonne, sans passer par Bordeaux). Les lignes nouvelles devront pour cela intégrer des fonctions et caractéristiques multiples et variées : un tronç commun en sortie sud de Bordeaux, des parties de lignes grande vitesse, d'autres permettant une mixité voyageurs/fret, des objectifs de temps de parcours, des nouvelles gares...

Des projets complémentaires

A cela s'ajoutent des projets complémentaires importants, comme l'aménagement et la modernisation de la ligne existante Bordeaux-Hendaye. Cet aménagement se fera en tenant compte de l'amélioration de la desserte du bassin d'Arcachon. Par ailleurs, deux voies ferrées supplémentaires seront réalisées sur la ligne existante au nord de Toulouse et la desserte du Béarn et de la Bigorre sera améliorée. Pour cette dernière, différentes options sont étudiées depuis fin 2008 : la création d'une ligne nouvelle, l'amélioration de la ligne actuelle ou une combinaison de ces deux solutions. Le raccordement possible de ces liaisons au réseau principal, à proximité de Dax ou de Mont-de-Marsan, sera pris en compte dans les études des GPSO.

430 Km de lignes nouvelles
2 régions et 6 départements traversés
236 communes et plus de 4 millions de personnes concernées
 Pour plus d'informations : www.gpso.fr



Les études des lignes nouvelles sont divisées en trois lots :

- Lot 1 : Bordeaux - Agen et Bordeaux - Dax
- Lot 2 : Agen - Toulouse
- Lot 3 : Dax - frontière espagnole

Périmètre d'études et fuseaux de passage de 1000 mètres de large environ préfigurent les lignes nouvelles.

Il est aujourd'hui trop tôt pour définir précisément le tracé des futures lignes sur une carte. Cependant, les études entamées au début de cette année permettront, dès cet automne, de proposer un fuseau de passage de 1000 mètres de large environ à l'intérieur du périmètre d'études correspondant à chacun des projets. Il faudra attendre l'automne 2010 pour que se réduise ce fuseau à une largeur de 500 mètres, s'approchant ainsi de la détermination du tracé final.

Les meilleurs temps de parcours possibles* Source : chiffres des deux débats publics

Avec la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne

Départ-arrivée	Actuellement*	En 2020*
Paris - frontière espagnole	5h35	3h20
Bordeaux - Mont-de-Marsan	1h08	30 mn.
Bordeaux - Dax	1h04	45 mn.
Bordeaux - Bayonne	1h36	1h
Bordeaux - Bilbao	8h	1h50**
Bordeaux - Pau	1h53	1h20

Avec la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse

Départ-arrivée	Actuellement*	En 2020*
Paris - Toulouse	4h14	3h10
Bordeaux - Agen	59 mn.	40 mn.
Bordeaux - Montauban	1h37	55 mn.
Bordeaux - Toulouse	1h55	1h
Toulouse - Bilbao (sans passer par Bordeaux)	10h06	2h15**

* Temps arrondis prenant en compte la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux (avec Paris-Bordeaux en 2h10).

** L'essentiel des gains de temps est obtenu grâce à la mise en service des projets ferroviaires espagnols, en particulier la ligne nouvelle Bilbao-Saint-Sébastien (38 min).

Mieux desservir les territoires

Les besoins des territoires en matière de desserte ferroviaire sont au cœur des études des GPSO. Explications de Patrick Castan, Chef du pôle de la mission GPSO à Toulouse.

interview Patrick Castan



Patrick Castan, qu'apporte une desserte à un territoire ?

Derrière chaque projet ferroviaire, il y a la notion d'aménagement du territoire et de développement d'une offre de transport grande distance pour les voyageurs et les marchandises, ainsi que des services de transports régionaux qui favorisent les relations économiques et sociales. On comprend bien l'intérêt de cette amélioration des dessertes et de l'irrigation des territoires. Pour répondre complètement à votre question, notons que l'amélioration de la

desserte d'un territoire est un révélateur, un stimulateur, un amplificateur de développement... mais pas une source directe de développement à elle seule. En clair, une desserte ne peut jouer un rôle dynamique qu'à partir du moment où existe une politique locale de développement économique et urbain. Une gare au milieu de nulle part ne fera pas fleurir des entreprises, c'est l'initiative locale qui le permettra...

Sur quels critères se décide le choix d'une desserte ?

L'enjeu des dessertes a fait l'objet des deux débats publics en 2005 et 2006, et les décisions de RFF ont tenu compte des enseignements de ces deux débats publics, même si pour certaines agglomérations la question était restée ouverte. L'apport de la grande vitesse vise en général à améliorer les dessertes existantes. Ceci dit, nous tenons compte également des opportunités pour desservir de nouveaux territoires. Par exemple, la création d'une desserte ferroviaire performante pour Mont-de-Marsan ouvrant un accès à des territoires, y compris le Gers, jusqu'ici à l'écart des grands axes ferroviaires, a été un élément important dans le choix du passage de la ligne nouvelle par l'est des Landes.

Lorsqu'une localité bénéficie déjà d'une desserte, vaut-il mieux créer une nouvelle gare ou améliorer l'existante ?

Il n'y a pas de règles générales, chaque agglomération est un cas particulier. C'est le contexte local (situation de la gare existante, réseaux de transports locaux, possibilités de maillage des réseaux, d'intermodalité avec les TER) mais surtout la volonté politique des hommes et des femmes des territoires concernés de valoriser les dessertes ferroviaires (projets d'urbanisme ou de développement) qui orientent les études et les choix entre gare nouvelle et gare existante.

« L'amélioration de la desserte d'un territoire est un révélateur, un stimulateur, un amplificateur de développement... »

Les gares de demain proposeront-elles les mêmes services qu'aujourd'hui ?

À l'origine, la gare ferroviaire n'avait qu'une fonction de transbordement des voyageurs et des marchandises. Depuis plusieurs années, on voit dans les gares d'autres activités ou fonctions se greffer. Aujourd'hui, il faut les envisager comme un lieu de services et d'échanges pour les populations et les entreprises, à l'image des « hub » aéroportuaires : un lieu de connexion multimodale où l'on pourra faire ses courses, se divertir, travailler... un lieu de vie et d'activités. C'est pour cela qu'il ne peut être conçu et réalisé par RFF qu'en collaboration avec les collectivités locales.

La concertation, moteur de la conduite des études

La concertation au centre des études, une véritable innovation.

RFF a élaboré une méthodologie d'études et de concertation innovante. Elle s'appuie sur une concertation approfondie et continue avec l'ensemble des acteurs concernés. La concertation consiste à définir de manière partagée les caractéristiques techniques, le tracé et les conditions d'insertion des projets. La force et l'originalité de ce procédé tiennent dans le fait que cette concertation nourrit directement les études menées : celles-ci s'enrichissent des propositions, informations, connaissances concrètes issues du terrain, avis, souhaits, besoins exprimés, formulés par les élus locaux, les acteurs économiques et sociaux, les associations et le public qui souhaitent apporter leur pierre à l'édifice.

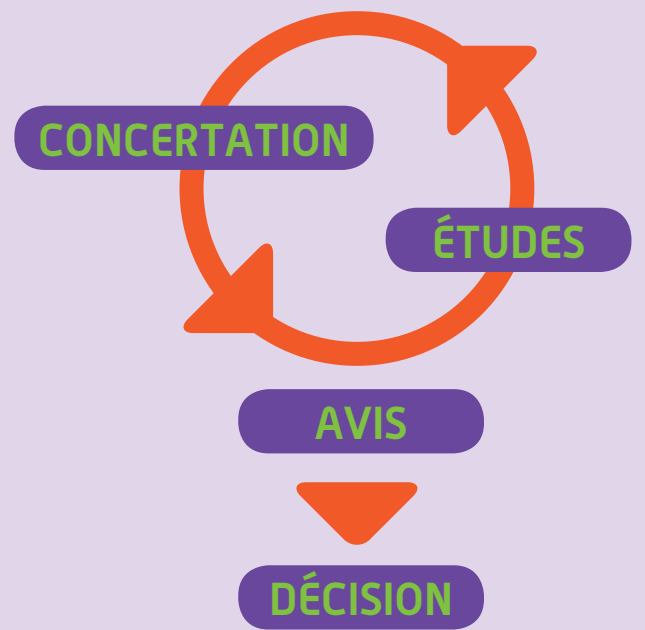
La concertation, comment ça marche ?

La concertation se réalise à travers deux actions majeures. D'une part, le dialogue entre les acteurs au sein des groupes de travail et des commissions consultatives (voir ci-dessous) dans le cadre d'espaces

d'information et de travail en commun. Une écoute et des échanges continus, une prise en compte de la diversité des territoires représentés, aboutissent à des décisions prises en toute transparence. D'autre part, la concertation se manifeste à travers l'information et la consultation du public. Il s'agit là de communiquer en continu sur l'élaboration des projets, sur les résultats de la concertation territoriale, sur les améliorations apportées par la concertation, pour recueillir et prendre en considération les avis du public. De nombreux internautes ont déjà participé à travers le site internet gpso.fr en posant des questions comme, par exemple : *ne serait-il pas intéressant d'étudier la création d'une gare intermédiaire entre Dax et Bayonne ? Où est le point de jonction entre les GPSO et le « Y basque » espagnol ? Comment sont faites les recherches d'un tracé en tenant compte des caractéristiques techniques d'une ligne mixte ou à grande vitesse ? Tous les terrains et habitations situés à l'intérieur d'une bande de 500 mètres du tracé définitif seront-ils expropriés ? Avez-vous pensé au bruit supplémentaire généré par les TGV en plus de l'autoroute Bordeaux-Toulouse ?... autant de questions qui auront leurs réponses.*

Une concertation incarnée par différentes instances

Plusieurs instances sont chargées de mettre en œuvre la concertation. **Le Collège des acteurs locaux**, tout d'abord, réunit les services de l'Etat, les collectivités territoriales, les organisations syndicales, les fédérations professionnelles ou chambres consulaires et les associations agréées. Sa mission est de veiller à ce que la concertation soit cohérente sur l'ensemble des territoires et en lien avec les thématiques associées aux projets. En complément, **trois garants de la concertation**, désignés par RFF en accord avec la CNDP*, veillent au bon déroulement de la concertation et au respect de la participation du public selon les règles précisées dans la charte de la



concertation territoriale. Neutres, indépendants, ils facilitent les échanges entre participants et ont un rôle de recours. **Les Groupes de travail thématiques et géographiques** sont composés de représentants des collectivités territoriales, des services de l'Etat, des organismes socioprofessionnels, des associations et de personnalités choisies selon leur expertise ou leur représentativité. Ces groupes font le lien entre les GPSO et les préoccupations des territoires concernés. Ils ont pour rôle de traduire les avis de leurs membres et des structures qu'ils représentent, intégrant ainsi leurs points de vue dans les études. Enfin, **les Commissions consultatives** associent les élus et les organismes publics des territoires intéressés. Les Commissions leur permettent de faire part de leur connaissance des enjeux locaux, de leurs avis au fur et à mesure de l'avancement des études. Ces commissions préparent les consultations officielles que le préfet coordonnateur doit organiser avant toute décision ministérielle.

* CNDP : Commission Nationale du Débat Public

En permettant à toute personne de s'exprimer sur les GPSO, la concertation mise en œuvre par RFF donne à chacun la possibilité de participer à l'avancée des études comme le souligne Etienne Picher, chef du pôle de la mission GPSO à Bordeaux.

interview Etienne Picher



Etienne Picher, sur l'ensemble de ses projets, RFF met en place une démarche de concertation active avec les élus, les collectivités, les associations, le public... Qu'en est-il pour les GPSO ?

Les grands projets ne peuvent aujourd'hui se réaliser que dans le cadre d'une large concertation permettant de partager avec le plus grand nombre des objectifs et des valeurs

communes. Il s'agit de trouver en permanence le meilleur compromis entre les contraintes, les opportunités, les intérêts... Et c'est par la transparence de l'information, le dialogue continu, la confiance mutuelle que des projets d'une telle envergure peuvent avancer. Le bon projet c'est celui que l'on réussit à réaliser, pas celui que l'on étudie.

Quels sont les objectifs et les avantages de cette démarche ?

Pour les GPSO, nous allons et continuerons d'aller plus loin que jamais dans la concertation. Au lieu de mener des études entrecoupées de phases d'instruction et de concertation, nous avons intégré la concertation dans le déroulement même des études. Notre credo : « La concertation nourrit les études et s'en alimente ». L'objectif est d'identifier les points de blocage ou d'opportunité le plus en amont possible avec les personnes concernées pour fluidifier l'avancement des études et éviter « d'avancer

vers une impasse ». Nous sommes persuadés que cette démarche sera profitable et évitera ces longues étapes d'instruction, interprétées au mieux comme de la lenteur administrative, au pire comme une fragilité du projet. Nous sommes également convaincus que ce principe d'actions permettra de mieux accompagner et expliciter les décisions... même si cela nous impose une organisation plus lourde et des engagements personnels forts. Cette démarche permet l'expression et la contribution du plus grand nombre, c'est l'intérêt de tous.

« Pour les GPSO, nous allons et continuerons d'aller plus loin que jamais dans la concertation. »

Des groupes de travail se sont réunis en juin dernier... un premier bilan ?

En fait, la concertation a commencé fin 2008 sur le sujet des gares. En mai et juin, nous avons réuni plusieurs groupes de travail techniques, des centaines de personnes. Sans compter les rencontres directes avec des élus locaux sur tout le Sud-Ouest. Il est aujourd'hui trop tôt pour faire un bilan. Nous sommes en phase d'état des lieux, d'identification des enjeux et des opportunités. Les contributions sont nombreuses, la vision s'affine, les projets avancent... de très nombreuses rencontres et réunions sont programmées jusqu'en décembre 2009. Le bon projet sera celui que nous arriverons à concrétiser ensemble. Bien entendu, nous vous tiendrons au courant.



www.gpso.fr

**Vous êtes concerné
vous êtes concerté.**

Posez vos questions, participez aux GPSO et suivez leur actualité sur gpso.fr

Vous n'avez pas accès à internet ?

Recevez gratuitement les prochains numéros de cette lettre d'information à l'aide du bulletin d'abonnement au dos.

Concertation : échange entre les différents acteurs concernés par un projet en vue de faire progresser ou d'enrichir celui-ci.

Débat public : étape en amont de l'élaboration d'un projet permettant à la population de s'informer et de s'exprimer sur le projet. Procédure légale, selon des règles définies par la Commission Nationale du Débat Public.

Décision Ministérielle : lettre par laquelle le ministre ou le secrétaire d'Etat chargé des transports donne au préfet et/ou au président de RFF ses instructions sur la conduite du projet.

Desserte : prestation de transport vers un site.

Développement durable : mode de développement qui répond aux besoins présents, tout en veillant à ne pas gaspiller les ressources des générations futures ou compromettre leur capacité à satisfaire leurs propres besoins. Cette définition recouvre trois domaines : l'économie, l'environnement et le social.

Enquête publique : dispositif d'information et de recueil des avis de la population. Engagée par le Préfet et conduite par des commissaires-enquêteurs dans les mairies concernées par le projet, c'est une procédure qui permet au public d'être informé et d'exprimer ses appréciations, suggestions et contre-propositions sur un registre. A l'issue de l'enquête publique, les commissaires-enquêteurs rédigent un rapport d'enquête, formulent un avis et le transmettent au Préfet. Pour les projets de l'importance des GPSO, la décision d'utilité publique est prise par le Premier Ministre après avis du Conseil d'Etat.

Fuseau : bande de terrain d'environ 1000 mètres de large, à l'intérieur de laquelle un tracé est ensuite étudié.

Infrastructure : installations fixes telles que plateformes, ouvrages en terre, ouvrages d'art, voies...

Intermodalité : possibilité à un endroit donné de changer de mode de transport (exemple, une gare).

LGV : Ligne à Grande Vitesse (320 km/h).

Ligne mixte : ligne utilisée à la fois pour les trains de voyageurs et les trains de marchandises (fret).

RFF : Réseau ferré de France est l'Etablissement Public propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires. C'est le maître d'ouvrage des GPSO. Il a donc la responsabilité globale des études et de la concertation en lien avec le comité de pilotage.

Tracé : bande de terrain de 500 mètres de large, à l'intérieur de laquelle s'inscrira le tracé définitif d'une nouvelle ligne ferroviaire.

4 dates clés dans l'historique des GPSO

13 avril 2006

RFF décide de poursuivre les études du projet de LGV Bordeaux-Toulouse, suite au débat public fin 2005.

8 mars 2007

RFF décide de poursuivre les études du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne suite au débat public fin 2006.

26 déc 2007

Signature du protocole cadre entre Etat, Régions et RFF pour formaliser l'organisation et les modalités de réalisation et de financement des études des GPSO.

6 avril 2009

Validation par le Comité de pilotage du périmètre d'études des GPSO (sauf pour la partie du lot 3 dans les Pyrénées Atlantiques).

Etudes et concertation jusqu'à fin 2011, un programme en trois étapes

Du fait de l'envergure et de l'importance des enjeux des projets, leur élaboration sera jalonnée d'étapes décisives avec, en ligne de mire, la préparation de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique fin 2011.

Du premier débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse fin 2005 jusqu'aux études lancées cette année, avec la mise en place des instances de concertation, les GPSO ont déjà franchi de nombreuses étapes. Aujourd'hui, tous les regards convergent vers les prochains rendez-vous : fin 2009, le choix d'un fuseau de passage de 1000 mètres de large environ sera défini.

A l'automne 2010, les projets de lignes nouvelles devraient être approuvés par décision ministérielle.

Un an après environ, l'ultime feu vert sera donné avec la demande de mise à l'enquête d'utilité publique.

ETAPE 1 MI-2008 À AUTOMNE 2009

- Choix des grandes options : fonctionnalités, desserte des agglomérations, niveaux de service et raccordements.
- Définition d'un fuseau de passage de 1000 m de large environ à l'intérieur du périmètre d'études.

ETAPE 2 AUTOMNE 2009 À AUTOMNE 2010

- Définition d'un projet de tracé des lignes nouvelles dans un fuseau de passage de 500 m de large environ et de leurs conditions d'exploitation.
- Evaluation des impacts environnementaux et des mesures à prendre.
- Estimation financière et premiers bilans trafics et socio-économiques.

DÉCISION MINISTÉRIELLE : APPROBATION DES PROJETS DE LIGNES NOUVELLES

ETAPE 3 AUTOMNE 2010 À AUTOMNE 2011

- Etudes complémentaires des services ferroviaires offerts.
- Etude approfondie du tracé, des mesures environnementales et compensatoires à mettre à l'enquête d'utilité publique.
- Préparation des dossiers d'enquête d'utilité publique.

DÉCISION MINISTÉRIELLE : DEMANDE DE MISE À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

FIN 2011

Engagement de la procédure de mise à l'enquête d'utilité publique

LES PARTENAIRES FINANCIERS DES ETUDES



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Mission des Grands Projets
du Sud-Ouest

7A, terrasse Front-du-Médoc
33075 Bordeaux Cedex
Tél. 05 56 93 54 00 - Fax 05 56 93 54 27

2, esplanade Compans-Caffarelli
31000 Toulouse
Tél. 05 34 44 10 60 - Fax 05 34 44 10 66

www.gpso.fr

Directeur de la publication : Christian MAUDET
Comité de Rédaction : Laurence ROSSET, Geneviève LATXAGUE, Marianne MINARD, Jean-Marc DZIEDZICKI
Conception-rédaction : Publicis Activ
Crédits Photos : RFF
Impression : Rockson
Diffusion : 640 000 exemplaires
Septembre 2009

Vous êtes concerné **vous êtes informé.**

Offre d'abonnement gratuit.

Recevez chez vous la Lettre d'Information des GPSO.

Ce premier numéro a été distribué dans toutes les boîtes aux lettres des habitants des 256 communes concernées. Les numéros suivants seront uniquement disponibles dans les mairies, par abonnement ou sur le site internet. Abonnez-vous gratuitement en remplissant ce bon (écrire en lettres capitales) et en le retournant **sous enveloppe non affranchie** à :

Réseau ferré de France - Libre réponse 14370 - 33098 Bordeaux cedex

NOM : _____ ADRESSE : _____

PRÉNOM : _____

E-MAIL : _____ CODE POSTAL : _____ VILLE : _____