

Fin 2011, RFF a reçu deux études de la part des acteurs locaux :

- l'une sur « l'analyse des temps de parcours et la comparaison des projets de part et d'autre de la frontière », réalisée par CITEC à la demande des communautés de communes du Pays Basque. Elle sera présentée en février au cours d'une réunion du comité scientifique de l'observatoire des transports, mis en place par le Préfet coordonnateur à la demande de la Ministre.
- l'autre sur « l'analyse comparative des options de modernisation des dessertes ferroviaires sur le tronçon Bordeaux-Toulouse », réalisée par les cabinets CERC et AC2I à la demande d'Alternative LGV. Elle a été présentée le 27 janvier dernier au Conseil Général du Lot-et Garonne.



Région Aquitaine



Région Midi-Pyrénées

En ligne sur www.gpso.fr les perspectives 2012 des deux Directions régionales Aquitaine-Poitou-Charentes et Midi-Pyrénées montrant les projets de Réseau Ferré de France en région.

Retour d'expérience : les retombées socio-économiques de la LGV Rhin-Rhône

Quelques mois après la fin du chantier de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, RFF publie un rapport sur les retombées économiques et sociales du chantier de la LGV Rhin-Rhône. La réalisation des 140 km de ligne nouvelle s'est avérée être un vecteur de dynamisme économique et de création d'emplois : 6 100 personnes en moyenne par an ont participé

à cette grande aventure, avec des retombées importantes sur les territoires traversés. Sur l'ensemble du chantier, 1 000 personnes jusqu'alors éloignées de l'emploi ou en situation de précarité ont pu retrouver le marché du travail grâce à un dispositif spécifique d'insertion (clauses sociales dans les marchés de travaux) voulu par RFF.



Photo: RFF/Photo Lab Services

Entretien avec Samuel BARBOU
Chargé de Mission à la Direction du projet LGV Rhin-Rhône Branche Est chez Réseau Ferré de France

Quelles sont les particularités des dispositifs sociaux et économiques mis en place sur la LGV Rhin-Rhône ?

La singularité de la LGV Rhin-Rhône branche Est réside dans deux démarches majeures, de la part de Réseau Ferré de France, qui ont permis d'optimiser les retombées économiques et sociales du chantier. D'une part, l'anticipation de l'effet LGV sur l'ensemble des territoires traversés. Cette démarche a été initiée par RFF dès les années 2004-2005, afin de faire prendre conscience aux commerces, aux restaurateurs, aux hôteliers et aux entreprises locales que la LGV ne représentait pas que des perturbations, mais permettait aussi un essor important en termes économiques et sociaux. La LGV représente d'autre part un succès partenarial inédit. Une convention partenariale a été signée avec l'ensemble des acteurs publics de l'emploi dès le début du projet, et s'est traduite par la mise en place de la Cellule Emploi LGV. Cette double

dynamique d'anticipation et de coopération témoigne donc d'une nouvelle maturité de RFF dans la conduite durable des grands projets, mais aussi d'une forte mobilisation des acteurs locaux qui ont admirablement joué le jeu.

Quelle est la politique générale de RFF en ce qui concerne les retombées sociales et économiques des lignes nouvelles ?

RFF a la volonté de s'inscrire comme une entreprise citoyenne, qui participe au développement durable et équilibré des territoires. Lors de la signature de la déclaration d'utilité publique du projet de LGV Rhin-Rhône en 2002, la vocation de développement durable était déjà inscrite dans les gènes de l'entreprise. Cette responsabilité s'est ensuite trouvée largement confortée par les politiques nationales, qui, notamment depuis le Grenelle, encouragent le ferroviaire comme un mode de transport durable, et pas seulement sur le plan environnemental. La thématique sociale fait ainsi partie des axes prioritaires de RFF, qui œuvre en faveur d'une généralisation des dispositifs sociaux sur les grands projets ferroviaires et les travaux d'entretien et de modernisation du réseau.

La LGV Rhin-Rhône s'inscrit dans cette dynamique de valorisation de l'emploi et de l'insertion sociale portée par le gestionnaire d'infrastructure : le dispositif de clause sociale qui se limitait auparavant aux activités secondaires de déboisement, d'entretien ou de traitement des abords de voies, s'est ici pour la première fois généralisé à l'ensemble des lots de travaux. Grâce à cette politique ambitieuse, nous avons ainsi dépassé nos objectifs initiaux en matière d'insertion.

Pour voir au-delà de ce chantier : quels sont les moyens mis en œuvre pour pérenniser ces retombées ? L'exemple de la LGV Rhin-Rhône va-t-il servir d'exemple à d'autres chantiers ?

Par rapport aux chantiers à venir, la LGV Rhin-Rhône Branche Est a ouvert la voie à de nouvelles démarches dans la conduite durable des projets ferroviaires. La publication du rapport sur les retombées économiques et sociales de la LGV, couplée à l'organisation d'un colloque sur ce sujet, le 6 mai 2011, a véritablement œuvré en faveur de la généralisation des dispositifs sociaux et économiques sur les chantiers ferroviaires. Les acteurs opérationnels de la LGV ont notamment échangé avec nos partenaires impliqués sur d'autres projets ferroviaires : la LGV Sud Europe Atlantique, la LGV Bretagne Pays de la Loire, la LGV Est Européenne seconde phase, le projet GMS-R (système global de communication mobile pour les voies ferrées) ou le contournement Nîmes-Montpellier, et à terme le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Il s'agit maintenant d'envisager une déclinaison des dispositifs qui ont été mis en place sur la LGV Rhin-Rhône pour ces projets.

Pour plus de détails : <http://est.lgvrhinrhone.com/medias/pdf/medias1180.pdf>

LES PARTENAIRES FINANCEURS DES ETUDES



Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

89 quai des Chartrons - CS 80004
33070 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,
Corinne BEAUJEAN-GARRIDO.
Conception-rédaction : Parménion - Publicis Activ
Crédits Photos : RFF - Impression : Imprim'33
Diffusion : 300 000 exemplaires - Janvier 2012

Aujourd'hui plus de 3 500 abonnés à la lettre d'information GPSO !

Abonnement gratuit à la Lettre d'information et au Flash Infos GPSO

Pour être sûr de recevoir chez vous les prochains numéros de la Lettre d'information et du Flash Infos GPSO, merci de nous retourner ce coupon (écrire en capitales) sous enveloppe non affranchie à : Réseau Ferré de France - Libre réponse 14370 - 33098 Bordeaux Cedex.

A noter : le Flash Infos GPSO est uniquement diffusé par courriel.

NOM : _____
PRÉNOM : _____
E-MAIL : _____
ADRESSE : _____
CODE POSTAL : _____
VILLE : _____

Conformément à la loi « Informatique & libertés » du 6 janvier 1978, les données recueillies ici sont destinées uniquement à Réseau Ferré de France pour l'envoi des numéros à venir de La lettre d'information et du Flash Infos du GPSO. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et de suppression sur ces données en vous adressant à : RFF, Mission GPSO, 88-89 quai des Chartrons - CS 80004 - 33070 Bordeaux Cedex.

Lettre d'information n°13

Janvier 2012

www.gpso.fr



Le tracé retenu par le Comité de pilotage, soumis à la Ministre

Le lundi 9 janvier 2012 s'est réuni à Bordeaux le Comité de Pilotage du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest. Ce COPIL a retenu le tracé pour l'ensemble du projet, soit près de 420 km de lignes nouvelles. Cela marque la fin de la première phase des études permettant de proposer à la Ministre en charge des transports le projet des lignes nouvelles pour approbation et préparation de leur mise en enquête d'utilité publique.

Le tracé retenu aujourd'hui a fait l'objet d'approfondissements et d'optimisations depuis juin 2011. Le 23 juin, le Comité de pilotage du GPSO avait retenu une hypothèse de tracé à approfondir sur la quasi-totalité du projet, à l'exception de certains secteurs au Pays Basque, en Lot-et-Garonne et en Tarn-et-Garonne. A l'issue de ce COPIL de mi 2011, la feuille de route de RFF était la suivante :

- dans les secteurs du Lot-et-Garonne, du Tarn-et-Garonne et des Pyrénées-Atlantiques, poursuivre la concertation et approfondir les études et la comparaison des hypothèses de tracé restant en lice afin de préciser les conditions de réalisation de la ligne nouvelle dans ces secteurs ;
- partout ailleurs, approfondir et optimiser l'hypothèse de tracé retenue afin de préciser les mesures d'insertion environnementale à prévoir : conception des ouvrages, rétablissements de circulations et de services, protections acoustiques et visuelles.

Le COPIL réuni le 9 janvier a retenu le tracé pour la totalité du projet, c'est-à-dire les 420 km de lignes nouvelles, les raccordements au réseau existant ainsi que les mesures d'insertion environnementale.



De droite à gauche, Henri-Michel COMET, préfet de la région Midi-Pyrénées, Patrick STEFANINI, préfet de la région Aquitaine et préfet coordonnateur du GPSO, Martin MALVY, président du conseil régional de Midi-Pyrénées, Alain ROUSSET, président du conseil régional d'Aquitaine, Hubert du MESNIL, président de Réseau Ferré de France et Christian MAUDET, chef de la mission GPSO.

C'est la concertation qui a permis de définir aussi rapidement un tracé pour la totalité du GPSO prenant en compte les enjeux des territoires traversés. 40% de ce tracé résultent en effet de la prise en compte des propositions des acteurs locaux, exprimées dans le cadre de la large concertation organisée par RFF, de la consultation du public en 4 temps, des réunions des groupes de travail, des rencontres avec les instances intercommunales et les associations de riverains, et des commissions consultatives. Les délais pour proposer un tracé ont été tenus conformément au planning.

Un premier bilan socio-économique du GPSO, établi à partir de prévisions de trafics que le CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) dans son audit de juin 2011 a lui-même qualifié de prudentes, aboutit à un bilan très positif pour la collectivité. C'est la pertinence du GPSO qui est ici confortée.



Hubert du MESNIL, président de Réseau Ferré de France :

« Une étape importante du projet a été franchie avec succès et constitue la première pierre de sa construction ».

Le 9 janvier 2012, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest a franchi un cap important :

le Comité de pilotage a retenu le tracé des 420 km de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne qui sera proposé à la Ministre en charge des transports pour approbation.

Cette étape est déterminante pour l'avancement du projet. Je remercie tous ceux à qui l'on doit cette réussite et voudrais partager avec eux ma satisfaction : nos partenaires, et plus particulièrement les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées pour leur engagement pour le projet, les acteurs des territoires pour leur implication et leur disponibilité tout au long de cette première partie des études, et l'équipe de RFF dédiée à ce projet pour la qualité du travail qu'elle a accompli et de la concertation qu'elle a menée. J'étais persuadé depuis le début que ce projet de lignes nouvelles, du fait de son ampleur et de la qualité des territoires traversés, nous obligerait à une conception solidaire et partagée.

Nous avons adopté dans ce sens une démarche innovante de concertation et d'études. La réussite de cette étape montre que nous avons eu raison : 40% du tracé est issu de la prise en compte des propositions des acteurs locaux. Pour autant, les délais pour proposer un tracé partagé avec la plupart des acteurs ont été tenus, grâce à l'application d'une charte de la concertation volontaire et exigeante. Je sais qu'un tel projet suscite aussi des inquiétudes. L'adoption par le Comité de pilotage d'une stratégie foncière par anticipation illustre l'attention que nous y accordons. Soyez assurés que nous allons consacrer toute notre énergie à concevoir un projet exemplaire dans le respect des hommes et de la nature.

Après la décision que doit prendre la Ministre en charge des transports sur le tracé retenu par le Comité de pilotage, la deuxième phase du GPSO va débuter, avec l'objectif d'une déclaration d'utilité publique fin 2014. Le GPSO est l'un des outils majeurs de l'amélioration et de la performance du système ferroviaire français et européen. Grâce à lui, 6 millions de voyageurs supplémentaires par an pourront se déplacer avec un gain moyen de 40 minutes par trajet. C'est ainsi un formidable vecteur de dynamisme économique et social pour l'ensemble des territoires desservis. Nous sommes plus que jamais mobilisés pour faire avancer ce projet dont nous avons démontré l'importance et l'intérêt.

Toutes les cartes du tracé retenu le 9 janvier 2012 par le COPIL sont disponibles sur le site www.gpso.fr, rubrique Cartes.

Elles sont détaillées à une échelle de 1/10 000^e (1cm = 100 m) sur l'ensemble des six départements.

Le tracé retenu

et les fonctionnalités des deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne

417 km de lignes nouvelles et 38 km de raccordements en complément de l'aménagement des lignes existantes, des trains pouvant atteindre 320 km/h, 5 gares TaGV* en interconnexion avec le réseau TER*, 2 haltes dédiées au service régional à grande vitesse (SRGV), la mixité fret/voyageurs entre Dax et la frontière espagnole... Tous ces éléments sont aujourd'hui retenus par le Comité de pilotage et vont être soumis à la décision de la Ministre en charge des Transports. Ils vont favoriser votre mobilité et celle des marchandises, aux niveaux régional, national et international. Ils vous offriront plus de trains, de meilleures correspondances et de nouvelles destinations. Ils seront utiles à 18 millions de voyageurs des TaGV par an dont 6 millions de voyageurs supplémentaires à la mise en service, pour un gain moyen de 40 minutes par trajet.

* TaGV : Train apte à la Grande Vitesse - TER : Train Express Régional

« C'est un investissement pour un siècle. Nous savons tous que si le fret ne se développe pas, c'est parce que les trains de marchandises sont trop lents et qu'il n'y a pas de continuité de la ligne ».



Alain Rousset,
Aqui.fr, 11 janvier

« Ce projet est le plus important chantier ferroviaire jamais lancé en Europe, l'un des plus grands au monde ».



Hubert du Mesnil,
20 minutes,
10 janvier

« Dans une économie libérale, la première responsabilité de l'État c'est de fournir aux acteurs économiques des infrastructures performantes, notamment en matière de transport ».



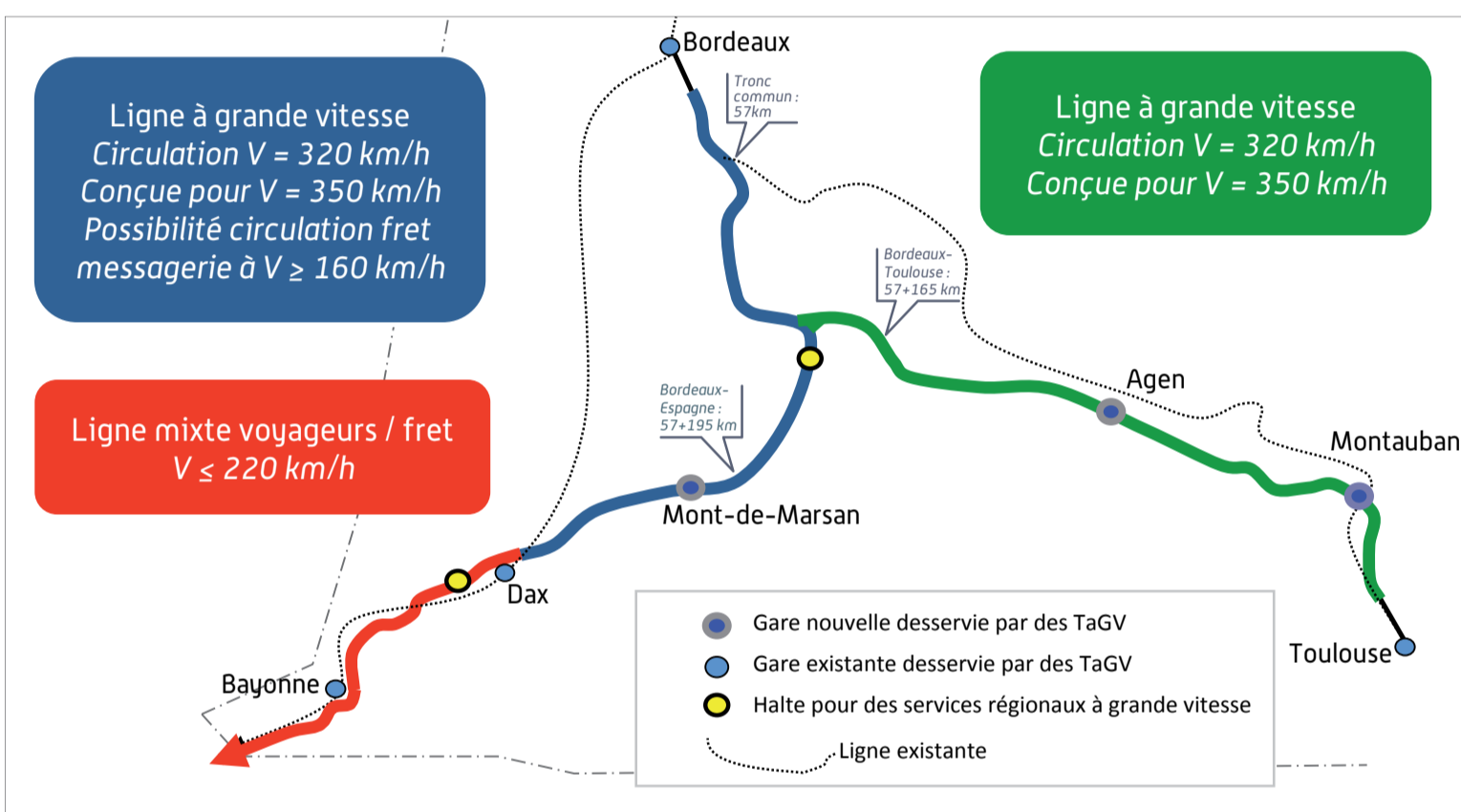
Patrick Stefanini
lors de ses vœux
à la presse
le 11 janvier

« C'est incontestablement une étape importante. Elle était indispensable pour que le calendrier soit respecté. Les deux branches du projet que nous avons examinées feront progresser de 50 % le nombre de voyageurs dès leur mise en service, soit 6 millions de voyageurs supplémentaires par an ».



Martin Malvy,
La Dépêche du Midi,
10 janvier

A retenir : les principaux éléments du projet arrêtés par le COPIL du 9 janvier



Une autre décision majeure du Comité de pilotage : l'anticipation des actions foncières

Généralement, les actions foncières ne s'engagent qu'à l'issue de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), c'est-à-dire début 2015 pour le GPSO. Afin de répondre à la demande des élus, des propriétaires et des professions agricoles, RFF a proposé à ses partenaires d'anticiper certaines actions foncières de 2012 à 2014.

Le principe est retenu aujourd'hui.

Un programme va être développé dans le cadre d'un partenariat à mettre en place d'ici l'automne 2012 avec les principaux co-financeurs.

La stratégie foncière par anticipation est fondée sur 3 axes prioritaires :

- **acquisitions anticipées de biens bâtis situés dans les emprises du GPSO**, en cas d'obligation du propriétaire de vendre rapidement son bien en raison d'une mutation professionnelle, d'un divorce, etc. (à hauteur de 5% des bâtis sous emprise du GPSO) ;

- **stockage foncier de terrains agricoles et viticoles pour compensations ou échanges ultérieurs (à hauteur de 25% des surfaces agricoles et viticoles nécessaires).** Le dispositif consiste à préfinancer les acquisitions réalisées par les SAFER, ceci après instruction et accord de RFF. Ce stock servira à compenser les terrains agricoles concernés par l'emprise : soit collectivement, à l'issue des aménagements fonciers avec inclusion de l'emprise, soit individuellement, en vendant ces surfaces aux propriétaires une fois qu'ils auront été indemnisés de la vente de leur terrain dans l'emprise ;
- **anticipation des boisements compensateurs (à hauteur de 25% des surfaces sylvicoles nécessaires).** Le dispositif consiste à financer du (re)boisement, en échange d'un engagement des propriétaires de conserver et d'entretenir le peuplement forestier pendant un certain nombre de décennies.

40% du tracé issu de la concertation avec les acteurs du territoire

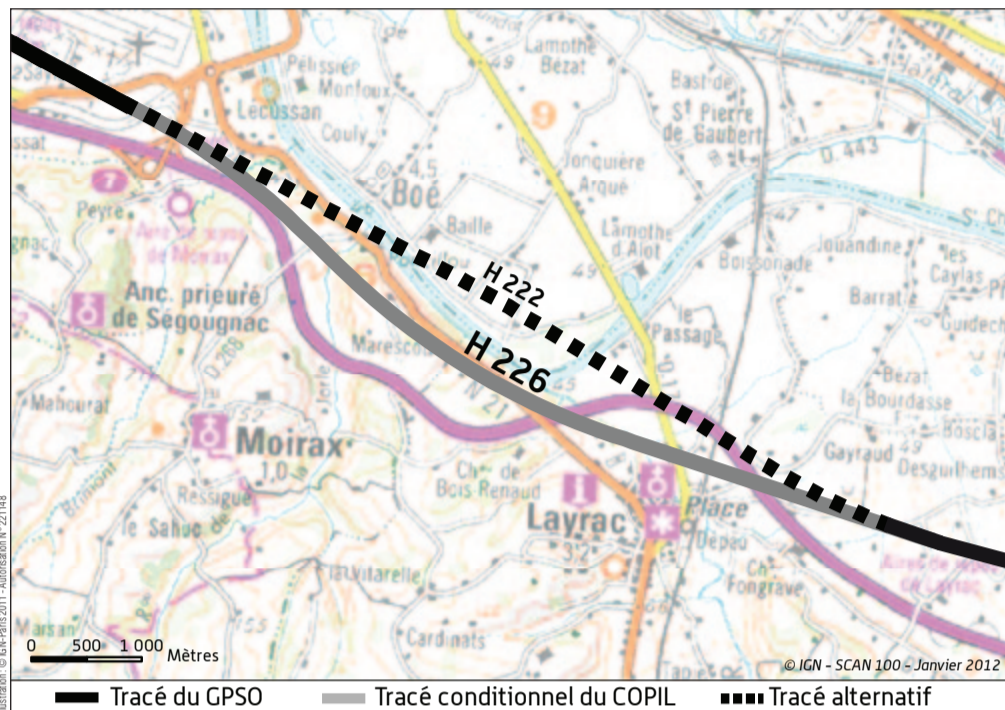
En 2010, la concertation sur les hypothèses de tracé a été riche ; sur 100 hypothèses proposées initialement par RFF, 9 ont été ajustées et 19 hypothèses nouvelles ont été déterminées avec les acteurs des territoires. D'un commun accord, 11 hypothèses ont été écartées. La concertation sur la comparaison des hypothèses a illustré la capacité d'écoute réciproque puisque l'hypothèse de tracé retenue a fait l'objet d'un consensus entre RFF et les acteurs de la concertation dans 70% des cas. Le choix de l'hypothèse de tracé lors du COPIL de juin 2011 apporte la preuve de l'efficacité de cette démarche mettant les études au service de la concertation : 20% par ajustement d'hypothèses initialement proposées par RFF et 20% par constitution de nouvelles hypothèses (combinant toujours des sections d'hypothèses initiales).

Le dernier temps de concertation (juin-déc. 2011) a permis d'apporter des optimisations géométriques en plan et en profil et de définir des principes de mesures d'insertion environnementale de la ligne nouvelle. Les échanges à l'échelon intercommunal, parfois communal, ont contribué de manière pertinente à l'amélioration du tracé retenu à l'issue du COPIL.

Ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse

Lot-et-Garonne

• Secteur d'Agen (PK 145 au PK 152) Tracé sud avec un tunnel (hypothèse n°226), sous réserve d'un accord entre l'Etat et les collectivités territoriales concernées sur la répartition de la prise en charge financière des surcoûts. A défaut, on reviendrait à l'hypothèse n°222 (tracé nord).



• Secteur de Xaintraillles (PK 105 au PK 115)

Tracé passant au sud du carrefour de Placiot. Le Comité de pilotage a demandé à RFF de préserver la possibilité d'un tracé plus au nord s'il s'avérait plus pertinent au regard de l'évolution des protections environnementales réglementaires sur ce secteur.



Tarn-et-Garonne

• Secteur d'Auvillar (PK 165 au PK 177)

Tracé nord (hypothèse n°231/234) avec un seul tunnel tel que présenté au Comité de pilotage du 23 juin 2011. L'optimisation de ce tracé fera l'objet d'études et de concertations complémentaires, notamment pour le passage au niveau de l'A62.



Ligne nouvelle Bordeaux-Espagne

Pyrénées-Atlantiques

• Secteur d'Arcangues (PK 237 au PK 250)

Tracé le plus à l'ouest (hypothèse n°452) optimisé : allongement des 3 tranchées couvertes de Planuya, de Dornariette et de Sainte Barbe.



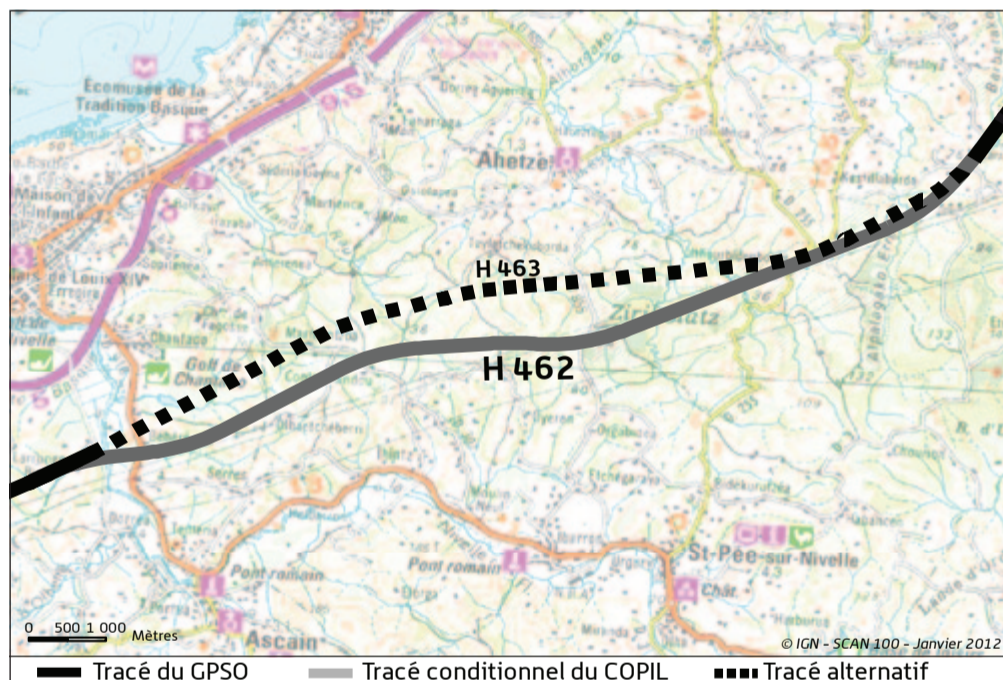
• Secteur de Biriato

Tracé H473 optimisé : abaissement du profil en long au franchissement de la Bidassoa (à la frontière espagnole) et repositionnement de l'axe du tunnel. Cette proposition qui a reçu l'aval des autorités espagnoles, devra être entérinée par la Commission Inter-Gouvernementale (CIG) Vitoria / Dax.



• Secteur de Saint-Jean-de-Luz

Tracé sud (hypothèse n°462) sous condition de démontrer l'impact limité sur l'environnement, notamment les habitats des scarabées pique-prune (espèce très protégée). L'optimisation de l'insertion est à étudier. A défaut, on reviendrait à l'hypothèse n°463 optimisée.



Et maintenant, quelle est la suite du projet ?

Le tracé de près de 420 km de lignes nouvelles va être proposé à la décision de la Ministre en charge des Transports fin janvier. Dès approbation de sa part, la 2^e phase du projet pourra alors démarrer : la phase de préparation de l'enquête d'utilité publique (2012-2013). La réalisation du GPSO requérant des acquisitions foncières, il entre dans la catégorie des projets qui nécessitent d'organiser une enquête avant d'être déclaré d'utilité publique.

2012

Année 2012 / Préparation du dossier d'enquête d'utilité publique
Compléments d'études et étude d'impact du projet pour évaluer précisément les répercussions sur les milieux humain, naturel, physique, paysager ou patrimonial, et définir en cas de besoin des mesures de réduction ou de compensation.

2013

Mi 2012 / Consultation inter-administrative suivie début 2013 de la saisie de l'Autorité environnementale
Cette étape consiste à recueillir l'avis des services de l'Etat (DREAL, DRAAF ...) et celui de l'Autorité environnementale sur le projet avant sa mise à l'enquête d'utilité publique.

2014

Mi 2013 / Lancement de l'Enquête d'Utilité Publique (EUP)
Dispositif de consultation de la population sur l'utilité publique du projet.

Fin 2014 / Déclaration d'utilité publique (DUP) (décret en Conseil d'Etat)
Quand le projet est déclaré d'utilité publique, il est traduit dans les documents d'urbanisme sous forme d'emplacements réservés. Après la DUP, les études détaillées permettront de déterminer les propriétés devant être acquises.

2017

Début prévu des travaux
5 à 7 ans seront nécessaires avant la mise en service des deux lignes nouvelles. Les travaux commenceront par des opérations de défrichage, de libération des emprises et des diagnostics archéologiques.