

Annexe 1

DÉCISION MINISTÉRIELLE
DU 23 OCTOBRE 2013
RELATIVE AU TRACÉ DU GPSO



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Paris, le **23 OCT. 2013**

**Le ministre délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche**

à

Monsieur le Préfet de la région Aquitaine,
Préfet de la Gironde

Réf : D13024023

Objet : Décision ministérielle du Grand Projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO)

L'approbation ministérielle du 30 mars 2012 a validé la deuxième étape des études préliminaires relatives au programme du Grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO), en retenant notamment le tracé de référence sur la quasi-totalité du linéaire des lignes nouvelles. Elle demandait la poursuite des études sur les secteurs où le projet devait encore faire l'objet d'approfondissements et d'optimisations, en concertation avec les acteurs locaux.

Le comité de pilotage, réuni le 26 octobre 2012, a émis des propositions sur la plupart des secteurs nécessitant des approfondissements à l'issue de l'approbation ministérielle et décidé de la nécessité d'une phase complémentaire de concertation sur quelques secteurs particuliers.

A l'issue de cette phase de concertation, Réseau ferré de France (RFF) m'a transmis, le 1^{er} mars 2013, ses propositions pour la poursuite des études et des procédures préalables à la déclaration d'utilité publique du GPSO. En parallèle, vous m'avez adressé les vôtres le 22 février 2013.

Par ailleurs, la Commission « Mobilité 21 », que j'avais instituée en octobre 2012 afin de hiérarchiser et de mettre en perspective les nombreux projets d'infrastructure figurant dans le projet de schéma national des infrastructures de transports (SNIT), m'a remis son rapport le 27 juin 2013. Le Gouvernement en a partagé les critères d'analyse et s'est fixé comme référence le scénario n°2 proposé par la Commission, permettant l'engagement de 30 milliards d'euros d'investissements d'ici 2030. Ce scénario retient notamment, dans ses premières priorités, le lancement de la réalisation de la ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse sur la période 2014-2030. La Commission « Mobilité 21 » considère que la réalisation de la branche Bordeaux – Espagne relève d'une seconde temporalité et ne devrait être justifiée qu'au-delà de 2030. Cependant, ne pouvant être totalement affirmative sur ce point, elle propose de réserver une enveloppe de 2 milliards d'euros pour l'anticipation avant 2030 d'éventuels premiers travaux de certains projets, dont la branche Bordeaux – Espagne du GPSO.

Au regard de ces derniers éléments, je décide des orientations suivantes, complétant les derniers points laissés en suspens par la décision ministérielle du 30 mars 2012 et fixant le cadre pour la tenue des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique.

Secteurs ayant fait l'objet d'adaptations et d'optimisations à la suite de l'approbation ministérielle du 30 mars 2012

Secteur d'Ustaritz à Ciboure (Pyrénées-Atlantiques)

La mission d'expertise confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) sur l'optimisation du profil en long et les enjeux environnementaux du projet sur ce secteur a conclu à la nécessité d'abandonner la variante H462 et de faire rechercher une optimisation de l'insertion paysagère de la voie nouvelle à proximité de Saint-Jean-de-Luz à partir de la variante H463.

A la demande du comité de pilotage, les recommandations de cette mission ont été présentées, le 26 novembre 2012, à la commission consultative des Pyrénées Atlantiques qui en a pris acte.

Je retiens cette solution pour la poursuite des procédures préalables à l'enquête d'utilité publique. J'ai demandé à RFF de poursuivre l'optimisation du franchissement de la Nivelle et je vous demande d'appliquer, en lien avec RFF pour ce qui le concerne, les recommandations formulées par la mission du CGEDD, relatives notamment à la préservation des écosystèmes en Pays basque.

Secteur du Passage d'Agen à Layrac (Lot-et-Garonne)

Les démarches que vous avez entreprises, à la suite du comité de pilotage du 9 janvier 2012, ont mis en évidence le refus par les collectivités territoriales concernées du principe d'une prise en charge majorée du surcoût du tracé H226. Parallèlement, l'insertion environnementale de l'alternative envisagée plus au nord prévoyant notamment un double franchissement de la Garonne, s'est révélée plus délicate.

En conséquence, RFF a poursuivi les études afin d'optimiser le coût du projet sur ce secteur tout en améliorant son insertion globale, en proposant notamment, dans une nouvelle variante H228, un abaissement du profil en long au niveau de la commune de Layrac.

À l'issue de la phase de concertation complémentaire, la commission consultative du 17 décembre 2012 a pris acte des avancées que représentait la variante H228 par rapport à la variante H226. RFF a également mené des compléments d'études pour analyser la faisabilité et l'intérêt de propositions alternatives formulées par la commune de Layrac.

Au regard des positions exprimées par les élus locaux, de vos propositions et de celles de RFF, je décide de retenir pour la poursuite des procédures préalables à l'enquête d'utilité publique l'hypothèse H228, qui respecte les caractéristiques d'une ligne à grande vitesse à un coût maîtrisé.

Secteur de Farques-sur-Ourbise à Xaintrailles (Lot-et-Garonne)

Compte tenu du nouvel arrêté préfectoral de protection de biotope intervenu en date du 10 octobre 2012 pour le secteur de l'étang de Lagüe, annulant et remplaçant celui du Coucurrent en date du 6 octobre 1983, RFF a proposé, conformément à l'approbation ministérielle du 30 mars 2012, un tracé plus au nord. Je retiens l'évolution du tracé plus au nord pour sa présentation à l'enquête d'utilité publique.

Secteur de Saint-Loup à Le Pin (Tarn-et-Garonne)

À la suite de l'approbation ministérielle du 30 mars 2012, RFF a approfondi les études sur ce secteur, en particulier au droit du franchissement de l'autoroute A 62, et a poursuivi la concertation locale, ainsi que l'a demandé le comité de pilotage du 26 octobre 2012.

Ces approfondissements ont permis d'envisager la faisabilité technique d'une solution permettant le passage sous l'autoroute A 62, baptisée H237, dont RFF m'a assuré que le coût est équivalent à celui du tracé retenu par l'approbation ministérielle du 30 mars 2012. En particulier, cette solution inclut la réalisation d'une tranchée couverte de 500 mètres au passage du lieu-dit de Gâches, un passage en tranchée couverte d'une longueur de 180 mètres sous l'autoroute A 62, au nord du viaduc autoroutier de Costes – Pelade, suivie d'une inscription en déblai avec couverture partielle dont le linéaire sera à optimiser en phase d'études détaillées. Elle s'accompagne par ailleurs de la réalisation d'un viaduc de 700 mètres environ pour le franchissement de la vallée de l'Arratz, avec un traitement paysager soigné de l'entrée du viaduc.

Un consensus sur l'optimisation globale que représente cette solution s'est exprimé lors de la commission consultative du 11 janvier 2013 et a été confirmé lors de la réunion du 11 février 2013 avec les présidents des collectivités co-financeuses des études. En conséquence, je décide de retenir l'hypothèse H237 pour la poursuite des études.

Secteur de Castelsarrasin (Tarn-et-Garonne)

RFF a poursuivi l'optimisation des conditions d'insertion de la ligne sur ce secteur, notamment au regard des résultats des dernières études hydrauliques. Je décide de retenir l'optimisation du tracé sur ce secteur, telle que présentée au comité de pilotage du 26 octobre 2012.

Secteur de Bressols (Tarn-et-Garonne)

L'approbation ministérielle du 30 mars 2012 a validé le tracé sur ce secteur, tout en demandant la recherche des modalités de transparence optimale de la ligne sur la section entre la future gare et l'autoroute A 20, en cohérence avec les projets urbains locaux et les projets d'aménagement du territoire.

Après approfondissement des études techniques et sur proposition du comité de pilotage du 26 octobre 2012, RFF a notamment proposé un abaissement du profil en long de cinq à six mètres rendu possible par la déviation de la ligne existante à l'ouest et la reprise de son profil en long, avec un traitement approprié des ouvertures pour gérer la transparence de l'infrastructure : cinq passages élargis sous le remblai sont prévus entre la gare et l'A 20, à positionner en fonction des aménagements dans ce secteur. Cette solution a recueilli l'adhésion des élus locaux concernés à la suite de la concertation et a été confirmée par le maire de Bressols dans son courrier du 6 février 2013 et lors de la réunion des présidents des collectivités co-financeuses des études du 11 février 2013.

J'ai demandé en conséquence à RFF d'intégrer cette solution au dossier support de l'enquête d'utilité publique.

Secteur de Pompignan – Saint-Rustice (Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne)

Sur ce secteur, les propositions par RFF à l'issue de l'approbation ministérielle du 30 mars 2012 ont porté sur l'abaissement du profil en long de la ligne nouvelle en sortie du tunnel, permettant l'amélioration des conditions de franchissement des infrastructures existantes, et la réduction des impacts sur le milieu humain.

Ces optimisations, qui ont fait l'objet d'un accord lors des commissions consultatives du 2 octobre 2012 pour la Haute-Garonne et du 8 octobre 2012 pour le Tarn-et-Garonne puis du comité de pilotage du 26 octobre 2012, seront intégrées dans le dossier d'enquête publique.

Fonctionnalités du projet d'aménagement ferroviaire au sud de Bordeaux

Les approfondissements d'études menés à la demande de l'approbation ministérielle du 30 mars 2012 sur la pertinence et les conséquences de l'accueil sur le site d'Hourcade de wagons de transport de matières dangereuses ont montré la nécessité du maintien de cette activité sur le site, compte tenu des coûts substantiels qu'engendrerait la relocalisation de l'activité de transport de matières dangereuses sur le seul autre site envisageable en Aquitaine, à Laluque, dans le sud du département des Landes.

Dans le cadre de l'exploitation du réseau ferré dans ce secteur, la mesure de sécurisation retenue à ce stade, pour la constitution du dossier d'enquête publique, reposera sur l'extension à la voie nouvelle du dispositif spécifique d'exploitation des circulations ferroviaires en vigueur sur le site.

Enfin, au regard des éléments d'analyse transmis par RFF, je confirme la pertinence de la création d'une base travaux au niveau de la gare de triage d'Hourcade. La justification de cette proposition et l'évaluation des impacts de cette base travaux devront être précisées dans le dossier support de l'enquête publique, tout comme les autres bases travaux proposées à la suite de l'approfondissement des analyses de leur positionnement optimal.

Suites des procédures préalables à l'enquête d'utilité publique

Compte tenu des recommandations de la Commission « Mobilité 21 », je retiens comme référence pour les prochaines étapes un schéma de réalisation du GPSO selon deux phases définies en fonction de leur caractère prioritaire. La première phase comprendra les lignes nouvelles entre Bordeaux et Toulouse, d'une part, et entre le Sud-Gironde et le raccordement nord de Dax, d'autre part, avec l'objectif d'une mise en service à l'horizon 2024 pour la première et 2027 pour la seconde. La seconde phase sera, quant à elle, constituée de la ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole avec l'objectif d'une mise en service au plus tard en 2032.

La première phase fera l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique au premier semestre 2014. Concomitamment, les aménagements des lignes existantes aux abords des agglomérations toulousaine et bordelaise seront présentés à des enquêtes publiques spécifiques.

La seconde phase présente un intérêt certain dans le cadre du développement du réseau trans-européen de transport et dans nos échanges avec la péninsule ibérique le long de la façade atlantique, à l'horizon de saturation de la ligne existante. Au cours de l'instruction du dossier, la réalisation d'études complémentaires est apparue nécessaire afin d'assurer la sécurité juridique de la déclaration d'utilité publique du tracé et de définir un projet présentant toutes les garanties au regard des exigences environnementales, notamment au droit des communes d'Ondres et de Labenne. Ces approfondissements indispensables conduisent à un objectif d'une déclaration d'utilité publique ultérieure pour le tracé de la section Dax – frontière espagnole : il importe à cette fin de continuer à suivre l'évolution des trafics sur la ligne actuelle dans le cadre de l'observatoire mis en place au Pays basque. Vous poursuivrez la démarche de concertation aux points singuliers du projet, afin de finaliser les études de tracé et son insertion, notamment au droit des deux communes précitées. A l'issue des résultats des études complémentaires, il conviendra de prendre des arrêtés préfectoraux de projet d'intérêt général sur cette section afin de préserver la réalisation future du projet.

Sur ces bases, j'ai demandé à RFF de préparer les dossiers supports des enquêtes publiques et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et, à cette fin, de solliciter l'avis de l'Autorité environnementale dans les meilleurs délais. Je vous demande d'initier, en lien avec RFF et les services de l'État concernés, l'ensemble des procédures préalables aux enquêtes publiques du premier semestre 2014.

Une fois rendu l'avis de l'Autorité environnementale, j'approuverai le dossier support de l'enquête d'ici le début de l'année 2014 et déciderai alors le lancement de l'enquête publique. Cette décision sera notamment prise au regard de la mobilisation effective des collectivités territoriales pour la mise à disposition des concours publics nécessaires au bon avancement du chantier de LGV Tours-Bordeaux, qui permettra à elle seule de réduire de cinquante minutes les temps de parcours entre Paris et l'ensemble des agglomérations du grand Sud-Ouest et dont la réalisation est un préalable indispensable à celle du GPSO.



Frédéric CUVILLIER

Copie : M. le préfet de la région Midi-Pyrénées, préfet de la Haute-Garonne
M. le président de Réseau ferré de France