RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

85ème SEANCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

13 avril 2006

❖ ❖ ❖

- 1 -

LGV Bordeaux-Toulouse
Conclusions du débat public et décision du maître d'ouvrage

(Cette décision sera publiée au Journal officiel de la République française)

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,

Vu le code de l'environnement, notamment son article L.121-13 ;
Vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 13 ;
Vu le compte-rendu du débat public établi par le président de la commission particulière du débat public du projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse en date du 18 janvier 2006 ;
Vu le bilan du débat public du projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 18 janvier 2006 ;
Vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 4 janvier 2006 relative à l'organisation d'un débat public sur le projet de prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique de Bordeaux à la frontière espagnole ;

Considérant :

- que le débat public, facilité par les relations de travail efficaces entre la commission particulière et RFF, a permis l'expression d'avis nombreux, reflétant l'ensemble des points de vue en présence ;
- qu'il a confirmé le bien fondé des fonctionnalités du projet envisagé, à savoir la liaison à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, reliant cette dernière à Paris en trois heures, et l'intérêt d'une desserte d'Agen et de Montauban ;

- qu'il a fait ressortir une large adhésion à l'option de passage présentée entre Agen et Toulouse, et mis en évidence la nécessité d'études complémentaires pour choisir une option de passage entre Bordeaux et Agen ;
- que le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires, réuni le 14 octobre 2005, a confirmé le lancement en 2007 de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, indispensable et prioritaire, sous la forme d'une délégation de service public ;
- que le projet Bordeaux-Toulouse est étroitement lié à la réalisation de la ligne Tours-Bordeaux, qui contribuera de façon significative à son bilan socio-économique ;
- que RFF mettra tout en œuvre pour que le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-frontière espagnole soit lancé à l'été 2006 ;
- qu'aux questions de la commission particulière du débat public sur un lien éventuel entre les deux projets soumis à débat :

    - « Y a-t-il une concurrence commerciale entre les deux projets ? »
    - « Y a-t-il un choix obligatoire à effectuer en raison des financements nécessaires ? »
    - « La réalisation ou la non-réalisation de l'un aura-t-elle des conséquences sur la réalisation de l'autre ? »
    - « L'éventualité d'un tronçon commun, figurant dans le dossier support, n'implique-t-elle pas effectivement d'avoir terminé le débat LGV Bordeaux-Espagne pour prendre une décision sur Bordeaux-Toulouse ? »
    - « Est-il possible d'attendre la fin du deuxième débat sans retarder d'autant les études du projet Bordeaux-Toulouse, si l'on veut poursuivre celui-ci ? » ;

il y a lieu d'apporter les réponses suivantes :

Le débat public a confirmé le bien-fondé du projet de LGV Bordeaux-Toulouse.

Ce projet permettra le développement du trafic ferroviaire de voyageurs en améliorant notablement le temps de parcours entre les deux métropoles et en renforçant les liaisons régionales entre les agglomérations situées le long de l'itinéraire, l'ensemble des territoires traversés bénéficiant de l'effet « réseau LGV » ainsi créé. Il a également pour objectif de relier le chef-lieu de la région Midi-Pyrénées en trois heures à Paris. Il s'inscrit dans la perspective de l'axe « grand sud » reliant la façade atlantique aux métropoles méditerranéennes.

Elément constitutif du « Réseau transeuropéen des transports », le projet ferroviaire Bordeaux-frontière espagnole a pour but de permettre le développement, d'une part, du trafic de fret sur l'axe nord-sud par report modal de la route vers le fer et, d'autre part, du trafic de voyageurs en provenance ou en direction du sud sur des infrastructures plus performantes. Il s'inscrit également dans la perspective de la mise en place de l'autoroute ferroviaire atlantique éco-fret jusqu'à la frontière espagnole, pour laquelle les études de mise au gabarit des tunnels s'achèveront en 2007.

Ces deux projets, qui peuvent donc être menés de front, sont, dans leurs fonctionnalités, indépendants l'un de l'autre. Ils ne sont nullement concurrents. Ils apportent au contraire des services complémentaires pour les voyageurs en provenance ou à destination du nord de Bordeaux ou de l'Espagne et sont structurants pour le Grand Sud-Ouest.

Des études approfondies sont nécessaires pour déterminer le coût exact et les modalités de financement de chacun des projets. Le recours aux financements innovants devra être examiné comme une des possibilités permettant de mobiliser les moyens nécessaires en temps voulu.

Les études du projet Bordeaux-Toulouse doivent être poursuivies pour les différentes options de passage présentées au débat public, tout en étant assorties de la collecte d'informations complémentaires afin d'affiner la comparaison des options envisagées pour la section Bordeaux-Agen.

Décide :

- de poursuivre les études relatives à la ligne à grande vitesse Bordeaux–Toulouse ;

- de conduire ces études :

- en recherchant la meilleure intégration de l'ouvrage dans les territoires qu'il doit traverser, avec le souci du respect :
1. de l'environnement, la limitation des impacts du projet pouvant passer par la recherche de jumelages de la nouvelle ligne avec d'autres infrastructures et par son insertion paysagère ;
2. des activités économiques, notamment agricoles, viticoles et sylvicoles ;

- en visant, pour la section Bordeaux-Agen, à approfondir les enjeux pour les territoires traversés et les impacts des différentes options de passage (larges d'une dizaine de kilomètres), afin de définir, à l'issue du débat public Bordeaux – frontière espagnole, des orientations pour le choix d'un fuseau (large d'environ un kilomètre) ;

- en étudiant la desserte d'Agen selon deux variantes :
1. par une gare nouvelle située sur la LGV au droit de l'agglomération ;
2. par la gare actuelle, en recherchant des raccordements de la LGV à la ligne existante au plus près de l'agglomération ;

- en étudiant la desserte de Montauban par une gare nouvelle en correspondance avec les transports ferroviaires régionaux ;

- en étudiant, pour la desserte de Bordeaux et de Toulouse, les raccordements à la ligne actuelle au plus près de chacune de ces agglomérations.

Les études seront conduites en cohérence avec celles qui sont en cours ou envisagées pour l'amélioration :

- des dessertes ferroviaires régionales, notamment entre Bordeaux et Langon et entre Toulouse et Montauban ;

- des capacités des installations ferroviaires et des conditions d'accès à la gare de Toulouse-Matabiau, afin de permettre le développement de ce pôle multimodal.

Les études seront poursuivies sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'Etat et les principales collectivités territoriales concernées et selon des modalités définies par lui.

Tout au long du processus d'études, une large concertation sera menée auprès des services de l'Etat, des collectivités locales, des organisations professionnelles, des associations, des riverains et du public. RFF informera la Commission nationale du débat public des dispositions qu'il entend prendre à cet effet et lui proposera d'en être la garante.

Par ailleurs, RFF mènera, en lien avec les pré-études fonctionnelles de la liaison Montpellier-Perpignan, une concertation sur la liaison Toulouse-Narbonne.