



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 3 JUIL 2011

**La ministre de l'écologie, du développement
durable, des transports et du logement**

Le secrétaire d'Etat chargé des transports

à

Monsieur Henri-Michel COMET
Préfet de la région Midi-Pyrénées, Préfet de la
Haute-Garonne

Référence : D11011197

Objet : Décision ministérielle relative au passage de la branche Bordeaux-Toulouse de la LGV SEA dans le secteur de Campsas-Toulouse.

La décision ministérielle du 27 septembre 2010 a fixé les orientations à retenir pour la poursuite des études relatives aux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique, formant ensemble le grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO), en arrêtant notamment le fuseau de passage de la nouvelle infrastructure, ses fonctionnalités ainsi que les modalités de desserte des agglomérations.

Concernant le secteur situé entre la traversée de la Garonne au sud de Castelsarrasin et la traversée de l'Hers à l'ouest de Castelnau d'Estrètefonds, la décision ministérielle a demandé la prise en compte de la variante D pour la poursuite des études. Toutefois, elle a également demandé que soit examinée par Réseau ferré de France (RFF), dans le cadre de la nouvelle phase d'études, la faisabilité d'une variante de tracé reposant sur un jumelage plus étroit avec l'A 62 dans le secteur allant du sud de Campsas jusqu'à un raccordement à la ligne existante plus au sud vers Toulouse, afin de chercher à diminuer encore l'impact de la ligne nouvelle sur l'environnement, et notamment sur le milieu humain.

RFF nous a adressé, le 15 avril 2011, un point d'étape sur l'avancement de ces études de faisabilité. Vous avez présenté ces éléments aux principaux élus et acteurs concernés lors d'une réunion tenue le 21 avril 2011, et nous avez adressé par la suite le bilan de ces échanges.

Les études conduites par RFF reposent sur l'analyse de différentes hypothèses de tracé alternatif et leur comparaison avec les hypothèses de tracé situées à l'intérieur du fuseau D. A cette fin, RFF a défini trois hypothèses de tracé alternatif représentatives des possibilités de passage en recherchant un jumelage maximum avec l'autoroute A 62, tout en tenant compte des caractéristiques géométriques différentes de ces deux infrastructures.

Copie :

- M. le président de RFF
- M. le préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde

Ces trois hypothèses de tracé alternatif se raccordent, au niveau de Campsas, avec les hypothèses de tracé étudiées plus au nord à l'intérieur du fuseau de passage arrêté par la décision ministérielle du 27 septembre 2010. Par ailleurs, elles se raccordent au réseau ferroviaire existant immédiatement au sud du bourg de Saint-Jory et au nord du site SEVESO Total Hydrocarbures. En effet, les possibilités de raccordement situées plus au sud qui ont été examinées ne sont pas apparues pertinentes du seul point de vue technique, compte tenu des contraintes liées à la présence de sites classés SEVESO, des difficultés considérables de franchissement des ouvrages routiers et ferroviaires existants et des impacts dans des zones de bâti résidentiel et d'activités particulièrement denses.


Le stade actuel de ces études de faisabilité permet maintenant d'apprécier les avantages et les inconvénients des différentes solutions de passage.

Il apparaît ainsi que les hypothèses de tracé alternatif au fuseau D présentent des impacts sur le milieu humain globalement plus défavorables par rapport aux hypothèses de tracé situées dans le fuseau D : le nombre d'habitations impactées serait ainsi au mieux équivalent et, dans les cas les plus défavorables, de l'ordre du double, alors que les impacts sur les bâtiments d'activité économique concernés seraient au moins de l'ordre de trois à quatre fois supérieur. En ce qui concerne les activités viticoles, les hypothèses de tracé alternatif impactent également autant, voire plus, le vignoble de Fronton.

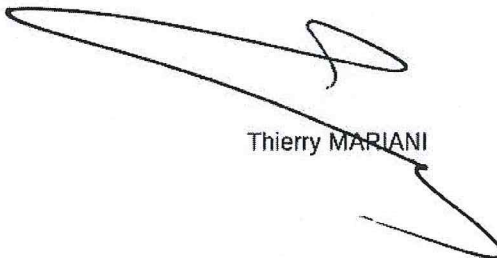
S'agissant de l'économie du projet, les hypothèses de tracé alternatif représentent un surcoût considérable compris entre 160 M€ et 250 M€ aux conditions économiques de juin 2009, même en tenant compte des économies réalisées sur les aménagements de la ligne Toulouse-Saint-Jory.

Les éléments d'études disponibles permettent donc de conclure que les hypothèses de tracé alternatif présentent des impacts sur le milieu humain globalement plus défavorables pour un coût d'investissement très supérieur par rapport aux solutions situées à l'intérieur du fuseau D. Dans ces conditions, nous confirmons le fuseau D pour la poursuite des études de définition du tracé de la nouvelle infrastructure dans ce secteur.

Enfin, nous souhaitons que vous puissiez assurer, en lien avec le préfet de la région Aquitaine, la plus large communication de cette décision avec la collaboration des services de RFF



Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET



Thierry MARIANI