



PRÉFET DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES

Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

Service Transports Infrastructures Déplacements

Affaire suivie par :  
Téléphone : 05 .61.58.55.36  
Télécopie : 05.61.58.55.48  
Courriel : sylvie.paillard  
@ developpement-durable.gouv.fr

Toulouse, le 6 avril 2012

Le Préfet de la région Midi-Pyrénées

à

Madame, Messieurs les Préfets

Objet: décision ministérielle du Grand Projet du Sud-Ouest

Pj: 1

Au cours du comité de pilotage (COPIL) du Grand projet du Sud-Ouest (GPSO), ont été arrêtées les propositions de tracés sur l'ensemble des secteurs du GPSO, à proposer à Mme la Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement pour qu'elle puisse prendre la décision de retenir un tracé unique sur les 420 km du projet de lignes nouvelles.

A l'issue de ce COPIL, le préfet de la région Aquitaine, en tant que préfet coordonnateur des études GPSO, lui a transmis son avis sur le bilan de l'étape 2 de ces études, ainsi que la synthèse des consultations menées, alors que, parallèlement, le président de Réseau ferré de France (RFF) lui adressait ses propositions pour la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique du GPSO.

En conséquence, M. le Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement vient de prendre la décision d'arrêter, par note du 30 mars 2012, que vous voudrez bien trouver ci-jointe en copie, le choix du tracé de la nouvelle infrastructure, ainsi que diverses dispositions concernant le programme GPSO, les fonctionnalités de la ligne nouvelle et les principes de poursuite des études et de la concertation.

Henri-Michel COMET





Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Paris, le 30 MARS 2012

**Note**

à

M. le préfet de la région Aquitaine,  
préfet de la Gironde

L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 a validé la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique 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). Elle a fixé les orientations à retenir pour la poursuite de ces études, en arrêtant notamment le fuseau de passage de la nouvelle infrastructure ainsi qu'une partie de ses fonctionnalités et des modalités de desserte des agglomérations.

La ligne Bordeaux-Toulouse mettra Toulouse à environ une heure de Bordeaux. Elle permettra une desserte renforcée des principaux pôles sur cet axe, notamment en direction de la région parisienne et le développement du trafic ferroviaire de voyageurs sur l'axe Méditerranée-Atlantique.

La ligne Bordeaux-Espagne mettra Bayonne à environ une heure de Bordeaux, une heure de Bilbao et deux heures de Toulouse. Complétant la réalisation de la ligne nouvelle dite « Y basque » en Espagne, elle permettra une offre de services continus de qualité pour les voyageurs entre la France et l'Espagne et le développement des relations entre nos deux pays. Elle permettra également d'améliorer la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises en améliorant sensiblement la capacité et la qualité de service sur le corridor européen de fret ferroviaire n°4, grâce notamment à la continuité du réseau ferré aux normes internationales entre la France et l'Espagne sur la façade atlantique.

Le 6 juin 2011 a été confirmé le choix du fuseau D pour 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'Estrétefonds. Le 29 juillet 2011 a été retenue la solution de desserte de l'agglomération d'Agen par une gare nouvelle située sur les communes de Roquefort et de Brax et reliée par une nouvelle infrastructure ferroviaire à la gare centre.

Les résultats de la deuxième étape du processus continu de réalisation des études et de concertation renforcée avec l'ensemble des acteurs des territoires ont été présentés par Réseau ferré de France (RFF), maître d'ouvrage de ces études, à l'occasion des réunions des comités de pilotage du 23 juin 2011 et du 9 janvier 2012.

Le 7 février 2012, RFF a transmis aux ministres ses propositions pour la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique du GPSO. En parallèle, vous avez adressé le 16 février 2012 aux ministres votre avis à l'issue du comité de pilotage, ainsi que la synthèse des

Présent  
pour  
l'avenir

consultations menées en Aquitaine et en Midi-Pyrénées auprès des élus concernés, des acteurs locaux et des services et établissements publics de l'Etat.

Sur ces bases, sont arrêtées les orientations suivantes pour la poursuite des études relatives à l'élaboration de l'étude d'impact et à la constitution des documents supports de l'enquête publique.

### **Le programme GPSO**

Compte tenu des interactions fonctionnelles et calendaires entre les projets d'aménagement des lignes existantes en sortie sud de Bordeaux et en entrée nord de Toulouse, d'une part, et les projets de lignes nouvelles Bordeaux – Espagne et Bordeaux – Toulouse, d'autre part, le « programme GPSO » est constitué des trois opérations suivantes :

- ^ les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne ; ces lignes nouvelles se débranchent des lignes existantes sur les communes de Saint-Médard-d'Eyrans au sud de Bordeaux et de Saint-Jory au nord de Toulouse, et assurent la liaison avec le projet de ligne nouvelle espagnole dénommée « Y basque » à la frontière, au droit de la commune de Biriadou ;
- ^ les aménagements de la ligne existante sur la section Bordeaux gare Saint-Jean / Saint-Médard-d'Eyrans, dont les études ont été menées dans le cadre des études du GPSO ;
- ^ les aménagements de la ligne existante sur la section Saint-Jory / Toulouse gare Matabiau, dont le processus d'études et de concertation a été conduit distinctement des études du GPSO.

Les procédures préalables à la déclaration d'utilité publique de chacune de ces opérations seront indépendantes. La cohérence de tenue des enquêtes publiques devra en revanche être recherchée. Conformément à la législation en vigueur, l'évaluation socio-économique et l'étude d'impact seront réalisées sur le périmètre du programme global, dans le cadre des procédures de chacune des opérations.

### **Fonctionnalités de la ligne nouvelle**

Outre celles arrêtées dans l'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 et les approbations complémentaires du 6 juin 2011 et du 29 juillet 2011, les fonctionnalités retenues pour la nouvelle infrastructure sont les suivantes :

- ^ le raccordement dit « sud-sud » permettant des relations directes sans passer par Bordeaux entre les agglomérations desservies par la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne et les agglomérations desservies par la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse ;
- ^ les mesures conservatoires sur la section Bordeaux-Dax, dédiée prioritairement au trafic de voyageurs, pour la circulation éventuelle de trains de messagerie rapide à haute valeur ajoutée; à ce stade, ces mesures conservatoires n'engendrent pas de surcoût ;
- ^ les mesures conservatoires sur la section Bordeaux-Dax, préservant la possibilité d'une connexion ultérieure d'un barreau de ligne nouvelle desservant le Béarn et la Bigorre ;
- ^ le sas fret au nord de Dax, entre la ligne existante et la ligne nouvelle, permettant d'offrir des services aux transporteurs et de réguler les circulations des trains de marchandises sur la section de ligne nouvelle mixte Dax-Espagne.

Les études complémentaires engagées à l'issue de l'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 concernant l'opportunité d'une gare nouvelle sur la ligne nouvelle pour la desserte de l'agglomération de Bayonne ont par ailleurs démontré l'absence de pertinence de cette solution, compte tenu du bilan coûts-avantages défavorable de la réalisation de cette gare nouvelle et de la

capacité de la gare existante à supporter, après aménagements, dans des conditions satisfaisantes et à long terme les prévisions de trafic sur ce secteur.

### Fonctionnalités des projets d'aménagement en sortie sud de Bordeaux et en entrée nord de Toulouse

Les conclusions des débats publics concernant les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne ont mis en exergue le besoin d'étudier les aménagements visant à améliorer la capacité du réseau existant à la sortie sud de Bordeaux et à l'entrée nord de Toulouse afin de permettre à la fois le développement de l'offre de transport régional et la desserte de ces deux villes par des trains aptes à la grande vitesse.

#### ⌘ **Sortie sud de Bordeaux**

Les études d'aménagement des voies existantes à la sortie sud de Bordeaux ont été intégrées aux études globales du GPSO. Au regard de leurs résultats, les orientations suivantes sont retenues:

- ⌘ la reconfiguration des voies existantes conformément aux propositions de RFF entre Bordeaux Saint-Jean et la gare de triage d'Hourcade à Bègles ;
- ⌘ la création d'une troisième voie entre Hourcade et le débranchement de la ligne nouvelle à Saint-Médard d'Eyrans, située à l'est de la ligne existante et dans les emprises du réseau ferré national d'Hourcade à Villenave d'Ornon, à l'ouest de la ligne existante dans la traversée de la commune de Villenave d'Ornon, puis à l'est de la ligne existante sur les communes de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans ;
- ⌘ le réaménagement de la gare TER de Bègles et des haltes TER de Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans avec deux voies TER à quai et deux voies passantes ;
- ⌘ la suppression des passages à niveau (trois à Cadaujac, trois à Saint-Médard-d'Eyrans et un à Ayguemorte-les-Graves) ;

RFF examinera les pistes de réduction du coût de cet aménagement de la ligne existante, notamment vis-à-vis des conditions de desserte du triage d'Hourcade et des conditions de réalisation des travaux sous exploitation. Les conséquences de l'accueil sur le site du triage d'Hourcade de wagons transportant des matières dangereuses feront également l'objet d'un examen attentif. Ces réflexions devront être menées en étroite collaboration avec les autorités organisatrices de transport concernées, en étudiant en particulier la pertinence de la création d'une base travaux sur la gare de triage d'Hourcade, et en cohérence avec le calendrier et les études relatives au chantier de la ligne nouvelle. Le dossier d'enquête publique devra inclure les grands principes de gestion de cette phase chantier.

#### ⌘ **Entrée nord de Toulouse**

Est retenue au titre du programme global la mise à quatre voies de la ligne actuelle en entrée nord de Toulouse. Les conditions de financement de cet aménagement seront similaires à celles de l'ensemble des opérations de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux, soit une répartition des financements à parité entre l'État, d'une part, et les collectivités territoriales, d'autre part, déduction faite des participations éventuelles de RFF et de l'Union européenne à cet aménagement.

Le préfet de la région Midi-Pyrénées a adressé, le 19 mars 2012, ses propositions à la suite de la réunion du comité de pilotage du projet du 29 février 2012. Conformément à ces dernières, les orientations suivantes sont arrêtées :

- ⌘ la mise à 4 voies de l'infrastructure, par l'insertion de deux voies nouvelles à l'ouest des voies existantes depuis le nord du raccordement des lignes nouvelles du GPSO sur la ligne

Bordeaux-Sète jusqu'à l'écluse de Lacourtenourt, et par l'insertion d'une voie nouvelle à l'est des voies existantes depuis l'écluse de Lacourtenourt jusqu'à la route de Launaguet ;

- ^ la création d'un terminus de proche banlieue à Castelnau-d'Estrétefonds ;
- ^ le réaménagement des haltes TER de Saint-Jory, Fenouillet Saint-Alban, et Lalande Eglise ;
- ^ le déplacement de la halte TER actuelle de Lacourtenourt vers le sud, en cohérence avec les projets de développement urbain sur ce secteur ;
- ^ le déplacement de la halte TER de Route-de-Launaguet vers le nord afin de créer une véritable connexion fer/métro avec la station La Vache ;
- ^ l'adaptation du plan de voies de la gare Matabiau, permettant la gestion de l'ensemble des nouvelles dessertes, et les aménagements permettant de répondre aux perspectives de croissance des flux de voyageurs, en cohérence avec le futur pôle d'échange multimodal de Matabiau ;
- ^ compte tenu de la difficulté de son insertion et de son potentiel de trafic limité, il n'est pas envisagé la création d'une halte à Lespinasse à l'horizon du GPSO, sa faisabilité à plus long terme étant préservée par les aménagements prévus.

Sont confirmées les modalités d'insertion, y compris paysagères, des voies nouvelles entre les voies existantes et le canal latéral de la Garonne à l'ouest, déterminées en collaboration avec Voies Navigables de France.

Par ailleurs, l'opération est directement concernée par la présence de deux sites classés SEVESO, au droit du triage de Saint-Jory, faisant actuellement l'objet de procédures d'élaboration de plans de prévention des risques technologiques (PPRT). Les études de conception des ouvrages de protection des voies vis-à-vis de ces sites devront être approfondies par RFF au regard de l'évolution prévisible des prescriptions réglementaires des PPRT et du niveau de résistance du matériel roulant aux seuils de température et de pression décrits dans les règlements de ces PPRT. RFF veillera à dimensionner ces ouvrages dans un souci de maîtrise des coûts d'investissement.

### Choix du tracé de la nouvelle infrastructure

RFF a entrepris les études de recherche de tracés des lignes nouvelles au sein du fuseau de passage arrêté par l'approbation ministérielle du 27 septembre 2010. Sur la base des premières analyses, le comité de pilotage du 23 juin 2011 a retenu un tracé à approfondir, sur lequel ont porté les études d'optimisation et la concertation locale au cours du second semestre 2011. Les résultats associés ont été présentés au comité de pilotage du 9 janvier 2012. Au regard de vos propositions issues de ce comité de pilotage, les dispositions suivantes sont arrêtées.

- ^ **Sur les secteurs ayant fait l'objet d'analyses complémentaires à la demande du comité de pilotage du 23 juin 2011**

#### *Secteur de Saint-Médard d'Eyrans à Saint-Michel-de-Rieufret (Gironde)*

Est confirmé sur ce secteur le choix de l'hypothèse H111-124 proposée par le comité de pilotage, telle qu'elle a été optimisée par RFF sur la commune de Castres-Gironde et présentée à nouveau au comité de pilotage du 9 janvier 2012. Est également confirmé le déplacement de la ligne existante sur les communes de Saint-Médard-d'Eyrans et Beautiran pour permettre le débranchement de la ligne nouvelle, par un aménagement améliorant la transparence du site Natura 2000 de Saucats.

En s'appuyant sur les études hydrologiques menées tout au long de l'étape 2 sur le secteur de Castres-Gironde, RFF veillera à assurer la pérennité des ressources en eau potable en concertation

avec les services de l'État et les collectivités locales, en proposant notamment des mesures spécifiques à mettre en œuvre pendant la phase chantier.

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

Afin de répondre aux demandes locales, et conformément à vos propositions, le tracé sud H226 est retenu pour la poursuite des études, malgré son coût sensiblement plus élevé que le tracé nord, sous réserve que les modalités de prise en charge majorée par les collectivités locales demandeuses de ce surcoût de 80 M€ aux conditions économiques de juin 2009 aient fait l'objet d'un accord formel avant le mois de septembre prochain.

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

Sur ce secteur, le comité de pilotage du 23 juin 2011 avait demandé de poursuivre l'approfondissement des hypothèses initialement présentées par RFF et leur comparaison : une hypothèse H232 « sud » et une hypothèse H234 « nord », à un tunnel. Ces études complémentaires ont ainsi conduit à la définition d'un tracé sud légèrement optimisé et, à la suite de la demande locale formulée au cours de la concertation, à celle d'un tracé nord avec un second tunnel pour le passage de la nouvelle infrastructure sous l'autoroute A62.

Les résultats de ces études font ressortir que le tracé nord à deux tunnels présente des conditions d'insertion environnementales et techniques comparables à celles du tracé sud, mais aurait un coût significativement plus élevé d'environ 135 M€ aux conditions économiques de juin 2009, dû principalement à la réalisation du second tunnel.

Compte tenu du résultat des études et des demandes locales en faveur du tracé nord, est retenue l'hypothèse H234 avec un franchissement par dessus l'autoroute A62. Conformément aux propositions du comité de pilotage, RFF poursuivra la recherche de la meilleure insertion environnementale et paysagère au droit de ce franchissement. Vous m'informerez des éventuelles difficultés particulières rencontrées

#### *Secteur de Lahonce à Ustaritz (Pyrénées-Atlantiques)*

Les inventaires écologiques menés à ce stade sur ce secteur n'ont pas révélé la présence d'espèces protégées sur le tracé H452. Les optimisations de ce tracé ont permis de réduire les effets de covisibilité au niveau de la Villa Berriotz, classée monument historique. Les propositions issues de la concertation au niveau de la commune d'Arcangues permettent de réduire encore les impacts environnementaux de la nouvelle infrastructure, notamment sur le bâti. Enfin, le coût de l'hypothèse H452 optimisée s'avère substantiellement inférieur à celui de l'autre alternative, d'environ 63 M€ aux conditions économiques de juin 2009.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, est retenu pour la poursuite des études le tracé H452, tel qu'il a été optimisé par RFF et proposé par le comité de pilotage du 9 janvier 2012.

#### *Secteur de Ciboure à Biriou (Pyrénées-Atlantiques)*

Les investigations géomorphologiques, les compléments d'étude menés sur ce secteur, la concertation locale ainsi que la coordination du projet avec les autorités espagnoles ont permis de proposer des modifications notables de l'hypothèse H473, qui s'avère plus favorable que l'hypothèse H472, au regard de l'ensemble des enjeux environnementaux, techniques et économiques.

Compte tenu de ces éléments, est retenue pour la poursuite des études l'hypothèse H473 telle qu'elle a été adaptée par RFF et proposée par le comité de pilotage du 9 janvier 2012, sous réserve de la validation par la Commission intergouvernementale Dax-Vitoria de ses conséquences vis-à-vis du franchissement de la Bidassoa, notamment l'abaissement du profil en long et le repositionnement de l'axe du projet. RFF attachera la plus grande attention à la cohérence des projets de part et d'autre de la frontière.

^ **Sur les secteurs ayant connu des adaptations à la suite des propositions du comité de pilotage du 23 juin 2011**

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

L'évolution potentielle, à court terme, du périmètre de l'arrêté préfectoral de protection du biotope de Coucurrel pourrait être compatible avec un décalage vers le nord, demandé au cours de la concertation locale, du tracé H184 préconisé par le comité de pilotage du 23 juin 2011, sous réserve de la bonne intégration des enjeux écologiques encore présents sur ce secteur.

A l'issue du comité de pilotage du 9 janvier 2012, vous avez proposé, tout en confirmant le choix de l'hypothèse de tracé initiale, de préserver la possibilité d'un tracé plus au nord, s'il s'avérait plus pertinent au regard de la connaissance des enjeux écologiques et de l'évolution des protections réglementaires sur ce secteur.

Les études doivent être poursuivies en ce sens. Sous réserve d'une évolution des protections réglementaires avant septembre 2012 rendant possible un tracé alternatif plus au nord, RFF proposera à l'enquête publique cette évolution de tracé ayant fait consensus. Dans le cas contraire, le choix initial du tracé H184 serait alors confirmé.

*Secteur d'Ustaritz à Ciboure (Pyrénées-Atlantiques)*

Le comité de pilotage du 9 janvier 2012 a proposé de retenir, au droit de Saint-Jean-de-Luz, l'évolution de tracé souhaitée par les élus de cette commune (H462), à condition qu'il soit possible de trouver une solution techniquement compatible avec les fonctionnalités de la ligne, le respect des enjeux environnementaux et des réglementations en vigueur, et en limitant dans la mesure du possible les conséquences financières de cette évolution.

Les études relatives à ces enjeux, en cours, doivent être poursuivies en vue d'une finalisation au début du mois de septembre prochain.

Concernant particulièrement la question de l'optimisation du profil en long de la ligne ainsi que les enjeux environnementaux, une mission spécifique sera confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable.

^ **Sur les autres secteurs des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne**

Sur les autres secteurs des lignes nouvelles, sont retenues pour la poursuite des études les propositions de tracés retenues par les comités de pilotage des 23 juin 2011 et 9 janvier 2012.

**Poursuite des études et de la concertation**

La prochaine étape permettra de préciser, en concertation avec les acteurs locaux, les principes d'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle infrastructure et les principes de rétablissement des réseaux, sur la base du tracé retenu par la présente décision, en vue de l'étude d'impact et de l'enquête d'utilité publique du projet.

^ **Optimisations du projet**

RFF poursuivra, dans le cadre de l'élaboration du dossier d'enquête d'utilité publique et du dossier d'étude d'impact, le travail d'optimisation du projet, tout en conservant la préoccupation de maîtrise du coût des investissements sur l'ensemble de la ligne nouvelle et sur les aménagements des lignes existantes.

Ce travail d'approfondissement sur l'insertion du tracé retenu par la présente décision devra être mené en concertation avec les acteurs locaux. Une attention particulière sera notamment portée

dans la démarche d'optimisation sur les conditions d'insertion de la ligne nouvelle au niveau du franchissement de l'autoroute A62 au droit de la commune d'Auvillar, au niveau du passage sur la commune de Castelsarrasin, pour la traversée de la Garonne et du hameau de Bénis, en sortie de tunnel sur les communes de Pompignan et de Saint-Rustice. Sur la commune de Bressols devront être recherchées les modalités de transparence optimale de la ligne sur la section entre la future gare et l'autoroute A20, en cohérence avec les projets urbains locaux et les projets d'aménagement du territoire qui seront portés à la connaissance de RFF. Ces optimisations, élaborées dans le respect de la maîtrise du coût du projet, devront m'être précisées avant le mois de septembre prochain.

S'agissant de la traversée du Pays-Basque et conformément aux orientations précédemment retenues, RFF veillera à la poursuite de la mise en œuvre des conclusions de la mission confiée à Mme Marie-Line MEAUX, inspectrice générale de l'administration du développement durable, remises le 10 mai 2010.

RFF veillera à garantir la qualité de l'évaluation environnementale sur l'ensemble du programme, en approfondissant les inventaires écologiques et les études agricoles, viticoles et sylvicoles. A ce titre, RFF reprendra les inventaires écologiques sur les communes où les données ne seraient pas suffisantes pour assurer la complétude et la qualité de cette évaluation. L'étude d'impact et le dossier d'enquête d'utilité publique devront en particulier préciser comment les enjeux de développement durable ont été intégrés par RFF. Une attention particulière devra être portée au respect de la réglementation en vigueur sur le bruit ferroviaire, à l'insertion des ouvrages d'art dans le cadre d'une vision globale de préservation des paysages, ainsi qu'à l'impact du projet sur la gestion des ressources en eau.

L'attention de RFF est attirée plus globalement sur l'évolution de la réglementation applicable aux enquêtes publiques et études d'impact à l'horizon de réalisation de celles concernant le GPSO. RFF portera en outre attention à la potentielle application de la convention d'Espoo, le dossier présentant l'évaluation de l'impact sur l'environnement sera porté à la connaissance des autorités espagnoles.

Enfin, le dossier d'enquête d'utilité publique inclura les grands principes de réalisation et de gestion de la phase chantier. A ce titre, RFF indiquera à quel moment il lui paraîtra nécessaire de procéder aux sondages afin que les conditions de leur réalisation puissent être partagées avec les préfets concernés.

#### ^ **Évaluation socio-économique**

RFF mènera l'évaluation socio-économique pour chacune des trois opérations ferroviaires composant le programme du GPSO, ainsi que sur l'ensemble du programme du GPSO sur la base du tracé et des fonctionnalités retenus par la présente décision, ainsi que des résultats des travaux visant à réduire l'estimation du coût complet du projet. En ce qui concerne le Pays Basque, RFF veillera à prendre en compte des hypothèses de réalisation cohérentes avec la saturation prévisible des capacités de la ligne existante et intégrant l'avancée des travaux de l'observatoire des trafics et des évolutions économiques transfrontaliers, installé le 14 novembre 2011.

Les coûts de chacune des trois opérations composant le programme feront l'objet d'une présentation spécifique et détaillée. Enfin, en ce qui concerne les aménagements des lignes existantes en sortie sud de Bordeaux et en entrée nord de Toulouse, RFF apportera les éléments permettant la compréhension du besoin d'augmenter la capacité des lignes actuelles due au titre de chacune des activités ferroviaires (trains express régionaux, trains aptes à la grande vitesse, fret, Intercités). RFF produira ces éléments avant le mois de septembre 2012.

Ces travaux relatifs à l'évaluation socio-économique éclaireront et, le cas échéant, se nourriront utilement des réflexions de la mission de financement du GPSO confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable et à l'Inspection générale des finances.

### ^ Études complémentaires jusqu'à la déclaration d'utilité publique

RFF mettra en œuvre les moyens nécessaires afin de respecter les objectifs calendaires affichés dans le cadre du financement de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, notamment celui d'un lancement de l'enquête d'utilité publique relative aux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse dans le courant de l'année 2013, dans la perspective d'obtenir la déclaration d'utilité publique de l'opération avant la fin de l'année 2014.

A ce stade d'avancement des études, les conventions de financement actuelles ne permettant pas de couvrir les besoins de financement des études préalables à la déclaration d'utilité publique du GPSO et de la conduite de l'enquête jusqu'à la déclaration d'utilité publique, RFF proposera, dans les meilleurs délais et en lien avec vous, un cadre partenarial destiné à couvrir les besoins complémentaires, estimés à 19,5 M€, dont 1,5 M€ pour les aménagements en entrée nord de Toulouse, selon des clés de répartition des financements établies à partir de celles des conventions d'études en cours, en vue d'en formaliser le conventionnement d'ici le mois de septembre 2012.

### ^ Stratégie foncière anticipée

RFF poursuivra avec l'ensemble des partenaires les réflexions relatives à la mise en œuvre d'une politique d'actions foncières en amont de la déclaration d'utilité publique.

Le programme général d'actions, qui se développera spécifiquement au niveau départemental, mobilisera dans un premier temps un budget de 16,5 M€ pour l'ensemble du programme du GPSO :

- ^ acquisitions anticipées des biens bâtis, représentant 5% de l'estimation des bâtis concernés par les projets ;
- ^ acquisitions de terrains agricoles et viticoles pour permettre des échanges ou des compensations ultérieurs, correspondant à 25% de la valeur estimée des surfaces situées sous les emprises des projets ;
- ^ financement des boisements compensateurs, correspondant à 25% des surfaces situées sous les emprises des projets.

RFF élaborera dans les meilleurs délais, en concertation avec les collectivités locales et les services de l'État, le cadre technique et conventionnel de ce programme d'actions foncières. Le financement de ce programme par les partenaires constituera une avance de leur part sur le co-financement des concours publics nécessaires à la réalisation des travaux. Les sommes nécessaires à l'engagement de la part de l'Etat pour ces actions et les études complémentaires seront mobilisées en conséquence.

Enfin, vous assurerez, en lien avec le préfet de la région Midi-Pyrénées, la plus large communication de ces décisions.

Pour le ministre et par délégation,  
Le directeur général des infrastructures,  
des transports et de la mer

*Bursaux*

Daniel BURSAUX

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