



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

*Le ministre d'État*

*Le secrétaire d'État  
chargé des Transports*

Paris, le **27 SEP. 2010**

Monsieur le président,

Le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique, composé du tronçon central Tours-Bordeaux et des branches Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye et Poitiers-Limoges, est un projet ferroviaire majeur qui structurera durablement la desserte ferroviaire du grand sud-ouest de la France. A ce titre, il figure dans le programme prioritaire de 2000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020 inscrit dans la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

La branche Bordeaux-Toulouse mettra Toulouse à trois heures de Paris et permettra le développement du trafic ferroviaire de voyageurs sur l'axe Méditerranée-Atlantique en améliorant notablement le temps de parcours entre les agglomérations situées le long de l'itinéraire.

La branche Bordeaux-Espagne améliorera l'accessibilité du sud et de l'est de l'Aquitaine ainsi que du sud-ouest de Midi-Pyrénées. Elle permettra le transfert modal vers le mode ferroviaire d'une partie significative des transports de marchandises et de voyageurs en augmentant la capacité offerte sur cet axe et en réalisant la continuité des réseaux ferroviaires à grande vitesse entre le sud-ouest de la France et la péninsule ibérique.

Compte tenu de la décision de réaliser un tronç commun entre ces deux branches à la sortie sud de Bordeaux afin de minimiser leurs impacts sur les territoires traversés et sur l'environnement, de rechercher la meilleure performance économique et fonctionnelle de l'ensemble et d'assurer la cohérence de leurs fonctionnalités, il a été décidé de globaliser les études de ces deux projets en les regroupant sous l'appellation « Grands Projets du Sud-Ouest » (GPSO).

Les études des GPSO sont conduites selon un processus accéléré reposant sur une conception globale des deux branches, la mise en place d'un processus continu de réalisation des études et une concertation renforcée avec l'ensemble des acteurs des territoires.

La première étape des études a été lancée au début de l'année 2008 et les propositions de Réseau ferré de France (RFF), maître d'ouvrage des études, ont été présentées aux comités de pilotage des 11 janvier et 31 mai 2010. Le 29 juillet 2010, vous nous avez adressé vos propositions pour la poursuite des études. Parallèlement, le préfet de la région Aquitaine, préfet coordonnateur des études relatives aux GPSO, nous a adressé le 6 juillet 2010 son rapport détaillant les positions exprimées par les différents partenaires lors des comités de pilotage.

**Monsieur Hubert Du MESNIL**  
Président de Réseau Ferré de France  
83, avenue de France  
75013 PARIS

Sur ces bases, nous décidons les orientations suivantes pour la poursuite des études en ce qui concerne les fonctionnalités du projet, le fuseau de passage des nouvelles infrastructures et les modalités de dessertes des agglomérations.

### **Fonctionnalités du projet**

#### **Mixité fret sur la section Bordeaux-Dax**

A la suite du débat public portant sur la branche Bordeaux-Espagne, le Conseil d'Administration de RFF a demandé d'étudier des mesures conservatoires pour rendre possible l'utilisation ultérieure de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax par des trains de marchandises.

Les études conduites par RFF ont montré que, d'une part, les trains de fret circuleront prioritairement sur la ligne existante jusqu'à ce que les limites de cette infrastructure soient atteintes et que, d'autre part, les temps de parcours offerts par le réseau existant resteraient plus performants pour les trains de fret ayant une vitesse inférieure ou égale à 120 km/h.

Toutefois, l'intérêt de préserver la possibilité d'une mixité de la nouvelle infrastructure entre Bordeaux et Dax doit également s'apprécier à très long terme, les lignes ferroviaires étant conçues pour durer plus d'une centaine d'années. L'intérêt d'offrir des conditions de circulation moderne pour des trains de fret rapides, ayant des vitesses supérieures ou égales à 160 km/h, doit également être analysé.

Dans ces conditions, il nous apparaît nécessaire de poursuivre les études de mixité de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax en vue de réserver, si cela s'avère pertinent, la possibilité de pouvoir réaliser ultérieurement et à long terme cette mixité. A cette fin, RFF analysera l'intérêt de scénarios de fret rapide, notamment au regard des évolutions anticipables de la demande de transport. Les mesures conservatoires nécessaires à la circulation de trains de fret à une vitesse supérieure ou égale à 160 km/h et les coûts associés seront précisés, ainsi que les opérations supplémentaires nécessaires à la circulation effective, le moment venu, de ce type de trains. La décision ministérielle qui interviendra à la fin de l'étape 2 des études sera l'occasion de prendre position sur ce point au regard des résultats de ces études complémentaires.

#### *Possibilité de circulation de services régionaux à grande vitesse sur les lignes nouvelles*

Les débats publics relatifs à la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et au projet ferroviaire Bordeaux-Espagne ont confirmé la nécessité de développer les transports régionaux de voyageurs à travers la réalisation de ces deux projets.

Les études conduites par RFF ont mis en évidence l'intérêt d'utiliser les lignes nouvelles pour de tels services, sous réserve que les trains y circulent à une vitesse suffisante pour ne pas engager la capacité des nouvelles infrastructures. Ces études devront être approfondies notamment pour préciser les potentiels de marché et le modèle économique de ces services régionaux à grande vitesse (SR-GV), et notamment les interactions entre ces services et les dessertes nationales à grande vitesse. Sous réserve des résultats de ces approfondissements, nous retenons le principe de développement de services régionaux à grande vitesse (SR-GV) pour la poursuite des études.

Par ailleurs, les études seront poursuivies en retenant le principe de haltes SR-GV à proximité de Captieux, dans le sud Gironde, et sur la côte landaise, à proximité de la zone d'activité Atlantisud dans le secteur de Saint-Geours-de-Mareme en cohérence avec la possibilité d'une réservation technique pour une gare nouvelle en périphérie de l'agglomération de Dax pour les dessertes nationales à grande vitesse. Elles retiendront également le principe d'une réservation technique supplémentaire pour une halte SR-GV en pays tarusate, à proximité de l'agglomération de Tartas.

#### *Autres aspects relatifs aux fonctionnalités du projet*

Dans l'attente des conclusions du futur débat public relatif aux infrastructures nouvelles envisageables pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre, les études relatives aux GPSO intégreront des réservations à l'est de Mont-de-Marsan et à l'est de Dax afin de permettre, le cas échéant, la connexion avec la nouvelle infrastructure qui sera éventuellement retenue.

Les études conduites par RFF ont également montré l'intérêt potentiel d'un raccordement dit « sud-sud », permettant des relations directes entre, d'une part, l'Espagne et les villes du sud aquitain et, d'autre part, les agglomérations desservies par la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, sans passer par Bordeaux. L'intérêt de ce raccordement devra être confirmé au cours de la suite des études, notamment en établissant un bilan socio-économique spécifique à cette opération en fonction de son coût et des trafics potentiellement intéressés par ces liaisons.

#### **Choix du fuseau de passage des nouvelles infrastructures**

Les études réalisées par RFF ont fait l'objet d'une concertation continue qui a permis d'esquisser les premiers principes d'insertion des lignes nouvelles, notamment dans les secteurs les plus sensibles. Ces principes seront approfondis durant les stades ultérieurs des études jusqu'à définir des modalités précises d'une insertion exemplaire des nouvelles infrastructures, conformément aux principes du Grenelle de l'Environnement.

#### *Sortie de l'agglomération de Bordeaux*

RFF poursuivra les études et la concertation au droit de Villenave-d'Ornon pour déterminer le meilleur positionnement d'une voie supplémentaire à l'est ou à l'ouest de la voie existante. A ce stade, le fuseau que nous retenons permet ces deux possibilités d'élargissement.

Sur la section comprise entre les communes de Cadaujac et de Saint-Michel-de-Rieufret, les études conduites par RFF ont porté sur trois fuseaux de passage, dont un premier proposé par plusieurs élus locaux et un second par les représentants de la profession viticole dans le cadre de la concertation. Sur la base des résultats de l'analyse multicritère conduite par RFF, nous décidons de retenir l'option de passage dite « est A62 » qui apparaît comme la plus favorable en termes d'enjeux humains, paysagers, patrimoniaux, techniques et économiques.

La poursuite des études recherchera des solutions assurant la préservation de la ressource en eau potable, permettant le maintien de la viabilité de l'exploitation des parcelles viticoles situées entre la ligne nouvelle et l'autoroute A62, et garantissant un traitement adapté de l'entrée des Graves au niveau du franchissement de la RD 1113. A cet effet, nous vous demandons d'assurer une concertation étroite avec la profession viticole.

#### *Secteur de Préchac*

Dans le secteur de Préchac, de nouvelles études ont été conduites par RFF à l'issue du comité de pilotage du 11 janvier 2010, pour tenir compte des propositions des élus locaux. Compte tenu des résultats de l'analyse multicritère portant à la fois sur les enjeux humains, mais aussi physiques, naturels, techniques et économiques, nous décidons de retenir pour la poursuite des études le fuseau le plus à l'ouest étudié par RFF, dit « variante alternative ouest Préchac ».

#### *Secteur d'Auvillar et de Caumont*

Dans le secteur d'Auvillar et de Caumont, à la suite des demandes des collectivités territoriales concernées, RFF a étudié la possibilité d'un fuseau de passage, dit « 2A-b ajusté », permettant un jumelage ponctuel avec l'autoroute A 62 et un passage à distance des bourgs d'Auvillar, Bardigues, Saint-Michel, Le Pin et Caumont. Ce fuseau est situé, à l'ouest, au plus proche d'Agen. Dans sa partie centrale, il est élargi au sud d'Auvillar et est ensuite situé au nord des communes de Saint-Michel et du Pin. Enfin, à l'est, il franchit la Garonne au sud du périmètre d'études. Au vu de l'analyse réalisée et de l'expression de la concertation, nous retenons ce fuseau pour la poursuite des études car il présente le meilleur équilibre entre les impacts sur l'environnement et les territoires, d'une part, et les aspects techniques et économiques, d'autre part. Les études à entamer pourront inclure l'hypothèse d'un tunnel au droit d'Auvillar.

#### *Secteur situé entre la traversée de la Garonne au sud de Castelsarrasin et la traversée de l'Hers à l'ouest de Castelnaud d'Estrètefonds*

Concernant le secteur situé entre la traversée de la Garonne au sud de Castelsarrasin et la traversée de l'Hers à l'ouest de Castelnaud d'Estrètefonds, quatre fuseaux complémentaires ont été étudiés par RFF pour tenir compte des propositions alternatives formulées par les collectivités territoriales. De plus, RFF a analysé une proposition alternative privilégiant un tracé plus à l'est. L'analyse multicritères comparative a permis de montrer que la variante D représentait le meilleur compromis au regard des enjeux physiques, humains, patrimoniaux et paysagers. Il s'agit également de la variante la plus favorable au niveau des enjeux naturels et biologiques. Elle nécessitera la réalisation d'un tunnel et d'un viaduc afin de pouvoir franchir le coteau présent au niveau de Pompignan, ce qui devrait permettre de diminuer les différents impacts dans les secteurs de Pompignan et Saint-Rustice. Cette solution sera prise en compte pour la poursuite des études, une attention particulière étant nécessaire pour le passage au droit du hameau de Benis.

Toutefois, RFF examinera également, dans le cadre de la nouvelle phase d'études qui va s'engager, 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. Vous nous adresserez les résultats de ces études complémentaires d'ici le début de l'année 2011. Sur cette base, nous examinerons alors s'il y a lieu de faire évoluer le choix de la variante D.

En tout état de cause, dans la suite des études, une insertion exemplaire des tracés dans les territoires traversés sera recherchée, en particulier dans les secteurs d'Auvillar, de Montbeton – Lacourt-Saint-Pierre (où une tranchée couverte pourrait être étudiée si le profil en long le permettait), de Bressols et de Pompignan – Saint-Rustice. Dans ce cadre, le rapprochement avec l'autoroute A 62 et la limitation de l'impact visuel et sonore de la sortie sud du tunnel de Pompignan ainsi que la limitation de l'impact sur le vignoble feront l'objet d'une attention particulière. L'ensemble des solutions de tracé étudiées fera l'objet d'une analyse multicritère complète portant notamment sur l'impact sur les milieux humains et naturels, sur le respect des fonctionnalités, ainsi que sur le coût du projet, afin d'éclairer pleinement les décisions.

#### *Secteur d'Uchacq-et-Parentis*

Pour le secteur d'Uchacq-et-Parentis, au nord de Mont-de-Marsan, deux nouvelles propositions de fuseaux ont été étudiées à la suite des propositions des maires de certaines des communes concernées. Sur la base de l'analyse comparative multicritère des différentes solutions, nous retenons l'option proposée par le comité de pilotage du 31 mai 2010, à savoir le fuseau dit « nord », qui présente des impacts moindres sur les enjeux humains et physiques ainsi que des meilleures caractéristiques techniques et économiques.

#### *Secteur compris entre le sud du marais d'Orx et la frontière franco-espagnole*

L'analyse multicritère conduite par RFF a mis en évidence l'intérêt des fuseaux de passage dits « Ouest Villefranque » et « Ouest Ascaïn », notamment au regard des enjeux environnementaux, physiques, techniques et économiques.

Par ailleurs, le 8 février 2010, nous avons demandé au vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable de diligenter une mission d'échanges et de propositions, afin d'identifier les contraintes spécifiques qui devront être traitées dans le secteur compris entre le sud du marais d'Orx et la frontière franco-espagnole et de proposer, compte-tenu des enjeux territoriaux, les voies de la meilleure intégration possible de la nouvelle infrastructure.

Cette mission, confiée à Mme Marie-Line MEAUX, inspectrice générale de l'administration du développement durable, a notamment confirmé qu'il était possible de concevoir une nouvelle infrastructure préservant toutes les zones sensibles bâties et naturelles. Dans ces conditions, nous validons les conclusions de cette mission qui nous ont été remises le 10 mai 2010, et nous vous demandons de veiller à leur mise en œuvre.

Nous vous demandons donc de poursuivre les études pour pouvoir mettre en service, lorsque la ligne existante à deux voies ne permettra plus de répondre aux besoins de trafics, une ligne nouvelle à deux voies jusqu'à la frontière franco-espagnole sur la base des options dites « Ouest Villefranque » et « Ouest Ascaïn ». En revanche, nous vous demandons de conserver à ce stade deux hypothèses de fuseau, de passage de part et d'autre du secteur de Berrueta sur le territoire de la commune d'Urrugne.

Compte tenu de la sensibilité particulière de ce secteur et sur la base des recommandations de la mission, nous demandons à RFF d'étudier les familles de tracés réels possibles, en vue du choix du tracé définitif. Un nombre restreint mais suffisant de tracés devra être étudié pour couvrir l'éventail des grands choix possibles, notamment pour les hypothèses de mise en souterrain, avec comme principe de base la préservation des zones sensibles du fuseau. Afin de disposer de toutes les bases pour le choix futur, l'étude de ces tracés devra être conduite dans un premier temps jusqu'à un niveau proche d'un avant-projet sommaire, incluant la réalisation préalable des sondages géotechniques adaptés, dont le lancement interviendra à la fin de l'été 2010, et des inventaires écologiques les plus larges. Dans ce cadre, il s'agira de définir les options du raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante au sud de Bayonne, de comparer la pertinence des différents choix techniques pour les tunnels du point de vue de la sécurité ferroviaire, de préciser la performance globale de chaque tracé et de ses ouvrages au regard des objectifs économiques et environnementaux de la ligne nouvelle, et de mesurer leur impact foncier et acoustique.

Par ailleurs, nous avons également demandé au chef de la délégation française à la commission inter-gouvernementale franco-espagnole pour la supervision de la construction et de l'exploitation de la section internationale de la liaison ferroviaire à grande vitesse « Sud-Europe-Atlantique », d'engager dans les meilleurs délais les échanges nécessaires avec la partie espagnole pour définir les conditions d'une meilleure concordance entre les deux projets de part et d'autre de la frontière. Ces échanges seront notamment l'occasion d'examiner les modalités de franchissement de la Bidassoa, la cohérence de la conception technique des tunnels pour la circulation des trains de fret transportant des matières dangereuses, ainsi que la coordination des règles de priorité de circulation des trains de fret et de voyageurs des deux côtés de la frontière.

Nous avons en outre demandé au préfet de la région Aquitaine de veiller à ce que la révision à mi-parcours du contrat de projet soit l'occasion d'inscrire une étude spécifique concertée entre l'Etat, RFF, et les collectivités territoriales concernées, sur les conditions nécessaires pour faire de la gare d'agglomération de Bayonne un pôle cadencé de correspondance TAGV / TER / transports collectifs urbains et interurbains à l'horizon de la mise en service de la ligne nouvelle. L'inscription de cette gare dans le schéma des nœuds ferroviaires de niveau régional, que RFF devra structurer d'ici 2020 dans le cadre de sa politique de rénovation de l'offre de sillons de circulation des trains sur l'ensemble du territoire national, contribuera également à atteindre cet objectif. Enfin, les lignes de proximité doivent aussi être mises en situation de jouer pleinement leur rôle dans le dispositif de mobilité locale ; à cet effet, nous avons également demandé au préfet de la région Aquitaine de veiller à ce que la préparation des prochains contrats de projet prenne en considération un « plan qualité » des lignes existantes, confortant et développant les actions déjà en cours notamment sur les lignes Bayonne-Saint-Jean Pied de Port, Bayonne-Puyoô et Bayonne-Hendaye, et déclinant le volet « transports » du contrat territorial signé en septembre 2008 entre l'Etat, le Conseil régional d'Aquitaine, le Conseil général des Pyrénées Atlantiques et le Conseil des élus du Pays basque.

#### *Autres secteurs des GPSO*

Dans les autres secteurs des GPSO, nous retenons les propositions du comité de pilotage du 11 janvier 2010, compte tenu des résultats des analyses multicritères des différentes solutions étudiées, ainsi que de la concertation conduite par RFF sur le projet.

#### **Modalités de desserte des agglomérations**

##### Desserte de l'agglomération d'Agen

Les études relatives à la desserte de l'agglomération d'Agen ont montré la complexité des enjeux, tant en ce qui concerne l'opportunité d'une gare nouvelle, que des modalités de sa desserte par les modes ferroviaire et routier. Au regard des débats qui ont eu lieu sur ce sujet, il nous paraît nécessaire de poursuivre les études sur les différentes options de dessertes en retenant comme solution de référence le principe d'une gare nouvelle reliée par une nouvelle infrastructure ferroviaire à la gare centre.

Ces études complémentaires devront préciser, pour chacune des différentes options envisageables – desserte par la gare centre ou par une gare nouvelle –, l'économie globale de la desserte en tenant compte des aménagements connexes d'accès ferroviaires et routiers à une gare nouvelle en lien avec les maîtres d'ouvrage concernés, les perspectives de fréquentation, les impacts sur l'exploitation ferroviaire en lien avec l'autorité organisatrice des transports régionaux, ainsi que les impacts sur les territoires. S'agissant des perspectives de fréquentation et des impacts sur l'exploitation ferroviaire, nous souhaitons la mise en place d'un travail approfondi entre RFF et la SNCF, en tant qu'entreprise ferroviaire de référence et gestionnaire des gares, afin de préciser les enjeux de manière partagée. Les résultats de ces études seront soumis à la consultation formelle prévue à la fin de l'étape 2 des études organisée sous l'égide du préfet coordonnateur. Sur ces bases, nous arrêterons alors définitivement les modalités de desserte de l'agglomération d'Agen.

#### Desserte de l'agglomération de Montauban

A la suite du débat public relatif à la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, il a été décidé d'étudier la desserte de Montauban par une gare nouvelle en correspondance avec les transports ferroviaires régionaux. Sur la base des résultats des études conduites par RFF, nous retenons le principe d'une gare nouvelle située à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne classique, au sud de la zone d'activités d'Albasud.

#### Desserte de l'agglomération de Mont-de-Marsan

L'agglomération de Mont-de-Marsan sera desservie par une gare nouvelle sur la ligne nouvelle, au nord-est de l'agglomération, au plus près de l'échangeur A65 du Caloy afin de permettre sa desserte routière. La poursuite des études retiendra le principe d'une liaison TER entre la gare centre et la gare nouvelle, assurée en partie par la ligne existante Mont-de-Marsan - Roquefort et en partie par la création d'une nouvelle infrastructure.

#### Desserte de l'agglomération de Dax

La desserte de l'agglomération de Dax sera assurée par la gare existante en centre-ville. Pour le trafic de voyageurs, deux raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne classique seront réalisés au sud de Laluque et au nord de Mées. Un raccordement supplémentaire pour le trafic fret sera prévu au nord de Dax afin de permettre aux trains de marchandises de rejoindre la ligne existante depuis la ligne nouvelle en évitant la traversée de l'agglomération.

#### Desserte de l'agglomération de Bayonne

Les études conduites par RFF et les échanges avec les collectivités territoriales ont montré l'intérêt d'une desserte de Bayonne par la gare centre actuelle, tout en préservant la possibilité d'inscrire une nouvelle gare sur le réseau existant en centre ville. Pour cette raison, nous retenons cette configuration comme solution de référence sur la base de laquelle les études seront poursuivies. Vous veillerez à ce que les principes de dessertes de l'agglomération de Bayonne qui seront examinés dans le cadre des études de RFF tiennent compte des possibilités offertes par le futur horaire 2020, afin de garantir une diffusion optimale de l'effet de la grande vitesse dans le pays basque.

Toutefois, nous souhaitons que la nouvelle phase d'études qui s'engage soit également l'occasion de continuer l'examen de l'opportunité d'une gare nouvelle sur la ligne nouvelle à un horizon qui reste à préciser. Ces études complémentaires devront analyser les perspectives de dessertes et de fréquentation des différentes solutions, notamment en précisant leur capacité à constituer un arrêt attractif pour les missions internationales. Nous souhaitons à cet effet la mise en place d'un travail approfondi entre RFF et la SNCF afin d'élaborer un diagnostic partagé.

#### Dispositions générales

Nous vous demandons de veiller particulièrement à la qualité de la concertation pour la nouvelle étape des études qui va s'engager. A cet effet, nous souhaitons que l'avancement de ces études soit régulièrement présenté aux commissions consultatives réunissant les élus et les organismes publics des territoires concernés.

Afin d'informer au mieux les personnes concernées par l'ensemble du fuseau retenu pour la poursuite des études et d'éviter de nouvelles contraintes lors de la recherche des tracés en particulier sur le plan urbanistique, nous avons demandé au préfet de la région Aquitaine d'examiner, en lien avec le

préfet de la région Midi-Pyrénées et avec les préfets de département concernés, l'opportunité de prendre en considération la mise à l'étude des branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne de la LGV SEA, en application de l'article L-110.10 du code de l'urbanisme.

Nous vous demandons de garantir la qualité de l'évaluation environnementale sur l'ensemble du projet, en demandant à l'Autorité environnementale le cadrage préalable des études d'évaluation et d'impact environnemental, en mobilisant l'expertise des milieux professionnels et associatifs locaux, et en approfondissant les inventaires écologiques et les études agricoles. Une attention particulière devra être portée au règlement de l'impact du bruit ferroviaire, à l'insertion des ouvrages d'arts, notamment dans le cadre d'une vision globale de la préservation des paysages, ainsi qu'à l'impact du projet pour la gestion des ressources en eau.

Nous vous demandons d'engager d'ores-et-déjà les réflexions avec l'ensemble des partenaires relatives à la mise en œuvre d'une politique d'acquisitions foncières anticipées afin d'être en mesure de l'engager dès que le projet aura atteint un niveau de définition suffisant. Nous souhaitons également la mise en place, le moment venu, de conventions foncières spécifiques avec les collectivités publiques (notamment pour les habitations) et les milieux agricoles, permettant de gérer correctement les suites prévisibles des acquisitions foncières que le projet et ses chantiers rendront nécessaires. Nous attachons une grande importance à ce qu'il soit tenu compte des contraintes foncières locales dans les orientations des conventions foncières spécifiques qui devront être signées avec les collectivités publiques et les milieux agricoles. La phase de réalisation des chantiers de construction des lignes nouvelles devra être conçue comme la première étape de l'insertion et nous souhaitons que les prochains dossiers d'enquête publique incluent les grands principes de gestion de cette phase.

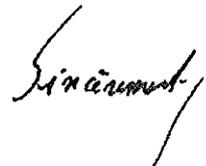
Enfin, la concertation engagée lors de la première phase des études a montré que les fondements des projets ne sont pas toujours compris, qu'il s'agisse des trafics attendus ou des rapports entre les lignes existantes et les lignes nouvelles. Un effort de clarification nous apparaît nécessaire. Aussi, à l'occasion de la prochaine phase d'étude, nous vous demandons de préciser les projections de trafics associées à la réalisation des projets, notamment dans le cadre du développement des réseaux trans-européens, et d'établir un document présentant, sur le réseau ferroviaire concerné, la cohérence des actions engagées pour conforter la capacité des lignes existantes (notamment pour la circulation du fret) et préparer dans le même temps la nécessaire réalisation des lignes nouvelles. L'ensemble de ces analyses, pour lesquelles nous demandons au vice-président du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable de vous apporter l'appui de ses experts, devra pouvoir faire l'objet d'un examen transparent, afin de tendre vers une vision partagée de l'apport de la grande vitesse et des perspectives d'évolution du fret ferroviaire sur les territoires concernés.

Enfin, nous souhaitons que le préfet coordonnateur puisse assurer, en lien avec le préfet de la région Midi-Pyrénées, la plus large communication de ces décisions avec la collaboration des services de RFF.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.



Jean-Louis BORLOO



Dominique BUSSEREAU