

**EXTRAIT DU REGISTRE DES  
DELIBERATIONS DE L'ASSEMBLEE**

**2<sup>ème</sup> RÉUNION DE 2013**

**Séance du 21 février 2013**

CG 13/2<sup>ème</sup>/HV

*L'an deux mille treize, le 21 février, les membres du Conseil Général légalement convoqués se sont réunis à l'Hôtel du Département sous la présidence de M. Jean-Michel BAYLET, Président du Conseil Général. Après avoir constaté le quorum légal, l'Assemblée départementale peut valablement délibérer.*

*Présents ou ayant donné procuration de vote : Mme Sardeing-Rodriguez, MM. Albert, Astoul, Astruc, Aurientis, Baylet, Bésiers, Cambon, Capayrou, Dagen, Deprince, Descazeaux, Empociello, Garrigues Francis, Garrigues Roland, Gonzalez, Guillamat, Hébral, Lacombe, Lavabre, Marty Michel, Marty Patrick, Massip, Mouchard, Quéreilhac, Raynal, Roger, Roset, Tabarly et Viguié.*

**LIGNE A GRANDE VITESSE TOULOUSE-PARIS  
GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD OUEST**

**DEFINITION DU TRACE DEFINITIF**

---

Lors de la Décision Modificative n°2 de l'année 2012, le 15 novembre dernier, j'ai tenu à vous informer des dernières évolutions concernant le dossier de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, qui permettra d'intégrer le Tarn-et-Garonne au réseau à grande vitesse français et européen.

Cet échange m'a notamment amené à vous faire part des désaccords partagés avec certaines collectivités du département sur des secteurs particulièrement sensibles. Je vous avais ainsi informés que j'avais directement **indiqué à Réseau Ferré de France (RFF) que les « optimisations » proposées**, en particulier sur les secteurs d'Auvillar et de Bressols, **ne constituaient pas des améliorations** mais, au contraire, pouvaient être interprétées comme des dégradations des précédents scénarii. Cette considération avait été partagée par le Comité Territorial - regroupant les élus des principales collectivités concernées (Agglomérations, Départements et Région) – avant que **le Comité de Pilotage du 26 octobre 2012** n'entérine à son tour les recommandations et réserves

émises. De ce fait **il avait été retenu que les dernières propositions de RFF devaient faire l'objet d'un complément d'analyse pour ces territoires afin qu'un consensus aboutisse d'ici la fin du mois de novembre 2012. Ces considérations nous avaient amenés à refuser de répondre aux nouvelles sollicitations financières de RFF et à maintenir nos positions préalablement retenues pour la définition du tracé.**

## **DÉFINITION DU TRACÉ – AVANCEE DEPUIS LA DM2**

### **- Rappel des décisions du COPIL du 26 octobre 2012 :**

Le comité de Pilotage du 26 octobre avait refusé les propositions de RFF car elles ne satisfaisaient pas les acteurs locaux.

Sur le secteur d'Auvillar, RFF avait proposé un nouveau tracé où la moitié du viaduc de l'Arrats était remplacée par un remblai ; le tunnel sous Gâches devenait une tranchée couverte et le passage en aérien au dessus de l'autoroute était maintenu. Face au refus de l'ensemble des acteurs locaux, j'avais rappelé leur volonté que le tracé validé par la Ministre le 30 mars 2012 soit optimisé afin de permettre un passage sous l'autoroute A62, tout en prenant soin de reprendre les longueurs initiales des ouvrages.

Concernant le territoire de Bressols, RFF avait proposé de revoir l'aménagement de l'autoroute A20 à la gare tout en maintenant son refus de réaliser un viaduc. Ainsi, il avait été proposé :

- de conserver le projet tel qu'il est proposé depuis la décision ministérielle à 12 m au plus haut pour 80 m de large ;
- d'abaisser le profil de la ligne entre 5 et 6 m de haut pour un remblai nettement moins large en essayant de favoriser de nombreuses transparences et en modifiant le linéaire de la voie actuelle qui constituait jusqu'alors un point haut.

La seconde proposition était considérée comme générant un surcoût de 40 Millions d'€ par rapport à la solution de base. Celle consistant en la réalisation d'un viaduc, tel que sollicité par les élus, avait un surcoût variant entre 60 et 80 Millions d'€.

Il avait alors été convenu que les discussions sur le tracé de ces secteurs devaient aboutir à une prise de décision d'ici la fin du mois de novembre.

**- Évolutions du tracé depuis le COPIL du 26 octobre 2012 :**

Suite aux demandes du Comité de Pilotage du 26 octobre 2012, les études réalisées par le maître d'ouvrage ont nécessité un délai supplémentaire et ont décalé légèrement le calendrier initialement établi. Afin de discuter des impacts des différentes propositions formulées par RFF sur les deux secteurs sensibles, une modélisation 3D a été réalisée et présentée aux élus concernés.

**Pour le secteur de Bressols**, le 12 décembre en Préfecture, M. le Maire, M. le Préfet et moi-même avons pris connaissance de ce travail qui a abouti à la **comparaison de deux tracés optimisés** :

- **le tracé avec un remblai de 12 m de haut pour 80 m de large avec la création d'un viaduc sur un kilomètre au cœur des espaces les plus denses situés entre les hameaux de Gary et de Ticol ;**
- **l'abaissement de la ligne à une hauteur variant entre 5 et 6 m et permettant de réaliser un remblai moins large avec cinq transparences de 45 m chacune. Cette proposition nécessite toujours le déplacement de la voie ferroviaire existante.**

**Ces deux propositions engendrent un surcoût de 40 Millions d'€** par rapport à la solution de base d'un remblai de 12 m.

A la suite de cette présentation, **les élus Bressolais** ont eu connaissance de ce travail. Après mure réflexion, ceux-ci **ont affirmé**, à une large majorité, **leur préférence pour l'option d'aménagement du remblai rabaissé à 5 – 6 mètres.**

**En ce qui concerne Auvillar**, le 11 janvier 2013, j'ai tenu à recevoir les élus concernés à l'Hôtel de Département afin qu'ils prennent connaissance du travail du maître d'ouvrage. Ce dernier leur a présenté deux types d'insertions possibles sur la base du linéaire du tracé validé par la décision ministérielle de fin mars 2012. La différence consiste au mode de traversée de l'autoroute : en aérien ou en sous-terrain. Ainsi, l'altimétrie entre les deux projets varie d'une dizaine de mètres. **La solution sous l'autoroute répond pleinement aux exigences locales discutées depuis le début des études de tracé.** En revanche cette modification engendre de nouveaux aménagements à la hauteur de la vallée de l'Arrats où le viaduc initialement proposé sur un linéaire de 1,4 km est réduit à 750 m et le tunnel devient une tranchée couverte.

**Cette nouvelle proposition a retenu l'assentiment de la majorité des élus sous réserve qu'un aménagement des plus soignés soit réalisé sur la commune de Saint-Cirice et que les terres soient restituées à l'agriculture sans perte de qualité. Aussi, j'ai contraint RFF à ne pas impacter l'activité du centre de loisir de Gâches - lors de la réalisation de la tranchée couverte - tout en prenant soin de ne pas**

**toucher au moulin que nous avons restauré il y a peu. Au vu des enjeux du secteur, j'ai indiqué au maître d'ouvrage ainsi qu'à M. le Préfet que la politique d'anticipation foncière devait être mobilisée en priorité pour répondre aux enjeux de cet espace.**

**Afin d'arrêter définitivement ces tracés et leurs aménagements une réunion a été organisée le 11 février en Préfecture de Région avec les autres collectivités concernées. Une décision ministérielle doit entériner ce projet de sorte que le tracé puisse être définitivement arrêté et ainsi faire l'objet des dernières analyses en vue du lancement de l'enquête d'utilité publique prévue dans le courant de l'année.**

Enfin, comme je vous l'avais indiqué, concernant les rétablissements, la majorité des points noirs ont été levés et quelques éléments, tels que les bases travaux et les bases maintenances, restent à préciser.

## **SOLLICITATIONS FINANCIERES**

Lors du rapport de la décision modificative n°2 du 15 novembre 2012 je vous avais informés de la volonté de l'État de nous associer au **financement d'acquisitions foncières anticipées**, appelées de nos vœux de longue date, ainsi qu'au financement des études pour la mise à l'enquête publique du projet et jusqu'à l'obtention du décret d'utilité publique.

### **1 - Études en cours :**

En premier lieu il convient de rappeler que la convention de financement signée en 2009 et en cours d'exécution permet de financer les études des lignes nouvelles du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse) jusqu'à la mise en enquête publique du dossier. La participation financière de 66 160 M€ que nous avons accordé au financement de ces études touche donc à sa fin. Pour l'année 2013, la somme de financement s'élève à 7135 € et marquera le dernier versement effectué à RFF dans le cadre de cette convention antérieure à l'Enquête d'Utilité Publique pour la ligne nouvelle.

### **2 - Études complémentaires :**

La décision ministérielle du 30 mars 2012 a retenu l'intégration des aménagements à réaliser sur le réseau existant au Sud-Est de Bordeaux et au Nord de Toulouse au programme du GPSO. **La nouvelle « convention relative au financement des études du grand projet ferroviaire du sud-ouest et de l'opération d'aménagement du réseau existant au nord de Toulouse » doit donc permettre de financer les études permettant l'obtention du décret d'utilité publique pour le projet de ligne nouvelle**

## **et l'aménagement de ligne qui nous concerne pour la desserte du nord de Midi-Pyrénées.**

La gouvernance de cette nouvelle phase d'étude reste similaire à celle entamée. Ainsi, le Conseil-Général sera partie prenante des comités territoriaux avant que le Comité de Pilotage - uniquement constitué des Préfets de Région, des Présidents des Conseils Régionaux et d'un représentant du Ministère des Transports - ne confirme les orientations qu'il lui propose.

Cette nouvelle convention, d'un montant global de 19,5 Millions d'€ pour l'ensemble du GPSO, représente une somme de 8,688 Millions d'€ pour la partie relative à la branche Bordeaux-Toulouse et **21 199 € sont sollicités auprès du Conseil-Général**. En parallèle, d'autres collectivités comme le Conseil Régional de Midi-Pyrénées et d'Aquitaine, le Conseil Général de Haute-Garonne, le Grand Toulouse et le Grand Montauban sont directement concernées par le projet et sont invitées à contribuer.

Concernant le fonctionnement retenu pour les appels de fonds, il a été convenu que :

- le 1<sup>er</sup> appel de fonds sera déclenché à la prise d'effet de la présente convention et représentera 15% des sommes sollicitées soit 3 180 € ;
- en fonction de l'avancement, les autres acomptes seront calculés en multipliant le taux d'avancement des prestations par le montant de la participation de chaque co-financeur. Ces demandes seront accompagnées d'un certificat d'avancement des études ou des travaux visé par le Directeur d'Opération de RFF.

Le cumul des fonds ne pourra excéder 90% du besoin de financement. Après achèvement des prestations, RFF présentera le relevé des dépenses réellement constatées incluant les dépenses de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage et les subventions de l'UE effectivement attribuées. RFF procédera, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

**Après engagement de cette somme, la participation de notre collectivité à la phase d'étude serait donc d'un montant total de l'ordre de 87 360 €.**

### **3 - Stratégie foncière anticipée :**

Habituellement, les procédures d'aménagement foncier réalisées dans le cadre de grands projets sont déclenchées suite à la publication de la Déclaration d'Utilité Publique. Ainsi, le calendrier du GPSO doit aboutir à cette opération en 2014. L'importante phase de concertation qui accompagne ce projet engendre des

complexifications pour les opérations immobilières au sein des espaces traversés. Afin de limiter les contraintes causées aux habitants, **l'ensemble des élus concernés a souhaité qu'un programme d'anticipation soit développé au plus tôt** en amont de la déclaration d'utilité publique.

Selon les termes de la convention proposée, cette politique d'anticipation portera sur 3 volets :

**-acquisition de biens bâtis situés dans les emprises du GPSO** (portant sur 5% des biens impactés). Cela permettra que les personnes se trouvant en situation d'urgence pour la vente de leur bien le voient acquis rapidement ;

**-mise en place de réserves de surfaces agricoles et viticoles** (portant sur 25% des surfaces impactées). Cette procédure doit permettre à la SAFER d'acquérir des surfaces afin de compenser les emprises futures du projet ;

**-anticipation de boisements compensateurs** (portant sur 25% des surfaces impactées). Cela a pour objectif de procéder à des anticipations des demandes de compensation qui seront exigées lors des défrichements.

Pour l'ensemble de ces procédures, et particulièrement l'achat de biens mobiliers, un comité technique foncier définira les critères à appliquer et, dans un second temps, arbitrera en faveur des achats les plus légitimes. **Il est proposé que ce comité se réunisse au moins deux fois par an et soit co-présidé par le Préfet et moi-même.**

**Pour l'ensemble du territoire Tarn-et-Garonnais, l'État a identifié un besoin en financement de 3 670 000 €. Celui-ci propose de répartir ces charges à part égale entre l'État, RFF, le Conseil Régional de Midi-Pyrénées et le Conseil Général, soit 917 500 €/acteur.**

Les modalités prévoient que les appels de fonds soient déclenchés comme suit :

-à la date de prise d'effet de la présente convention : 30 % du besoin de financement seront appelés, soit la somme de 272 250 € par cocontractant ;

-dès que l'engagement par RFF des dépenses prévues au plan de financement aura atteint 50 % du total prévu, un second appel de fond de 30 % sera déclenché, soit 272 250 € par cocontractant ;

-lorsque l'engagement par RFF des dépenses prévues au plan de financement aura atteint 80 % du total prévu, un dernier appel de fond de 30 % sera mis en place soit 272 250 € par cocontractant.

Ainsi, le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 90% du besoin de financement. Après achèvement des prestations couvertes par la présente convention, RFF présentera le relevé final de dépenses sur la base des dépenses constatées afin que soit réalisé un remboursement du trop-perçu ou un dernier appel de fonds pour règlement du solde.

Je souhaite aussi préciser que, **selon la proposition de l'État, cette somme est considérée comme une avance de notre participation future à la phase travaux.**

Je rappelle par ailleurs que lors des récents échanges avec RFF et M. le Préfet **j'ai indiqué la nécessité que ces opérations soient menées en priorité sur les communes des secteurs sensibles où les tracés ont fait l'objet de discussions jusqu'à récemment** et notamment celui de Auvillar/Saint-Cirice.

En parallèle de cela, je vous informe que certains d'entre vous, membres de la Commission Départementale d'Aménagement Foncier, seront prochainement sollicités pour participer à la mise en place des opérations foncières qui devront être lancées après la DUP dans l'optique de la mise en place d'une politique foncière classique.

## **V – POSITION DU CONSEIL GENERAL**

Depuis maintenant presque deux ans nous avons fait connaître notre position concernant le financement du projet de la LGV Tours-Bordeaux, à savoir que le Conseil Général ne s'engagerait qu'une fois le tracé définitif connu et l'assurance obtenue que la voix des territoires traversés soit pleinement entendue.

**Les récentes présentations de RFF concernant le tracé laissent présager d'une amélioration de la prise en considération des attentes des élus et de leurs administrés.** En effet, les secteurs qui depuis bientôt deux ans font l'objet de multiples discussions semblent se voir proposer des aménagements de tracés qui amoindrissent, autant que faire se peut, les impacts de cette future infrastructure.

En parallèle de cela, dans la continuité de l'information que je vous avez donné lors de la décision modificatrice précédente, le gouvernement révisé actuellement son schéma national de planification des infrastructures de transport.

Dans ce contexte, il me semble important de donner un signe fort au gouvernement de la volonté de notre collectivité de voir réalisé ce projet selon son calendrier initial tout en maintenant une certaine réserve pour qu'il soit réalisé sur la base des dernières propositions formulées.

Pour ce faire **je vous propose que nous conditionnions nos réponses aux appels de fonds de chacune des conventions annexées, à l'engagement du gouvernement de réaliser le projet sur la base de la dernière présentation formulée sur Auillar et à Bressols, ainsi qu'à la confirmation du maintien du calendrier initial aboutissant à la Déclaration d'Utilité Publique en 2014 et une mise en service à l'horizon 2020.**

Compte-tenu de ce qui précède, je vous demanderais de bien vouloir délibérer.



Vu le rapport de Monsieur le Président,

Vu l'avis de la commission économie, emploi, promotion et vœux,

Vu l'avis de la commission des finances,

Après en avoir délibéré,

## **LE CONSEIL GENERAL**

- Approuve les orientations telles que présentées concernant la définition du tracé définitif ;
- Approuve à cet effet :
  - la convention relative au financement des études du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest et de l'opération d'aménagement du réseau existant au nord de Toulouse qui sera financée sur l'article 656 834 sous-fonction 822 ;
  - la convention d'acquisition foncière anticipée ;
- Autorise Monsieur le Président à signer chacune de ces conventions ;
- Vote pour le financement de la convention d'acquisition foncière anticipée, une autorisation de programme de 917 500 € et les crédits de paiement 2013 de 272 250 €, sur l'article 204 1831 sous-fonction 822 du budget départemental ;

- Conditionne la participation financière du Conseil-Général de Tarn-et-Garonne à ces deux conventions à l'engagement de l'État de réaliser ce projet en cohérence avec les exigences locales telles que présentées concernant Auvillar et Bressols et selon son calendrier initial aboutissant à la Déclaration d'utilité publique en 2014 et une mise en service à l'horizon 2020.

Adopté à l'unanimité.

Le Président,