

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

**2<sup>ème</sup> RÉUNION DE 2012**

**Séance du 13 mars 2012**

CG12/2<sup>ème</sup>/HV-01

*L'an deux mil douze, le 13 mars, 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 : MM. Baylet, 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, Moignard, Mouchard, Quéréilhac, Raynal, Roger, Roset, Tabarly et Viguié.*

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

**BILAN DE LA CONCERTATION ET PERSPECTIVES  
DE DEFINITION DU PROJET**

—  
La ligne à Grande Vitesse (L.G.V.) Toulouse-Paris fait partie du projet global de la **L.G.V. dite *Sud Europe Atlantique*** (« SEA »), qui se compose de trois tronçons :

- **Tours-Bordeaux** (de loin le plus avancé et objet de la concession entrée en vigueur le 30 juin 2011) ;
- **Poitiers-Limoges** (tracé arrêté, concertation sur les modalités d'insertions en cours, etc.) ;
- **Grand Projet ferroviaire du Sud Ouest (G.P.S.O.), composé :**
  - \* d'un tronçon commun entre Bordeaux et Captieux,
  - \* d'un axe entre Captieux et l'Espagne,

\* **d'une ligne entre Captieux et Toulouse** qui traverse sur près de 70 km notre département.

La **deuxième phase de la concertation**, qui s'est déroulée d'octobre 2010 à janvier 2012, a permis de proposer à l'arbitrage ministériel un tracé définitif inscrit dans le fuseau de 1 000 mètres préalablement acté par la décision du Ministre Jean-Louis Borloo du 27 septembre 2010. Pour la réalisation du dossier présenté à l'enquête d'utilité publique ce sillon sera inséré dans une bande de 500 mètres. Ce périmètre de 250 mètres maximum de part et d'autre de l'emprise définitive a uniquement vocation à encadrer la ligne pour sa reconnaissance comme projet d'utilité publique. Cette démarche sera développée suite à la décision ministérielle sur le tracé proposé par le COPIL du 9 janvier 2012.

Selon le calendrier annoncé cette décision devrait être prononcée d'ici avril 2012. Suite à celle-ci une enquête publique devrait être menée en 2013. Pour information l'emprise définitive de la L.G.V. sera d'une largeur de 50 à 150 mètres selon les endroits.

## **I – BILAN DE LA CONCERTATION PERMETTANT DE DEFINIR L'HYPOTHESE DE TRACE PRIVILEGIE**

Durant notre séance relative au Budget Primitif 2011, nous avons fait l'amer constat des **défaillances de Réseau Ferré de France**, maître d'ouvrage du projet, **quant aux nécessités démocratiques d'une juste et réelle concertation préalable**. Ceci nous a amenés à formuler, à l'unanimité, le vœu d'une plus grande considération des contraintes auxquelles est confronté notre département, par solidarité avec l'ensemble des territoires impactés et avec leurs représentants.

Dans ce contexte, j'ai été amené à rencontrer, par deux fois, les 4 et 23 mai 2011, le Président de R.F.F., M. Hubert du MESNIL, afin que nos positions soient clairement et en haut lieu entendues et prises en considération. Le Président de la Région M. Martin MALVY a participé à ces rencontres, preuve s'il en fallait de la solidarité régionale que nous avons appelée de nos vœux.

Suite à ces rencontres, des Commissions Consultatives ont été organisées afin de présenter et de recueillir les différents avis des communes traversées. Je vous rappelle que ces commissions réunissent, sous l'autorité du Préfet de Département, les élus locaux et R.F.F.. Elles sont préparatoires aux choix et aux grandes orientations du COTER (Comité Territorial) et du COPIL (Comité de Pilotage).

Le 23 juin 2011, le COPIL a arrêté un tracé préférentiel sur la quasi-totalité du G.P.S.O.. Il a été demandé que des études complémentaires soient menées sur deux territoires, sur le secteur d'Auvillar pour le Tarn-et-Garonne et Agen pour le Lot-et-Garonne.

Dès lors, cette décision a donné lieu à deux types de concertations. Un fonctionnement spécifique aux études du secteur d'Auvillar et d'Agen a été développé en parallèle du processus classique d'optimisation de tracés appliqué à tout le GPSO. Ainsi, ces deux phases de concertations ont donné lieu à des commissions consultatives permettant de mieux identifier les demandes locales.

Sur le secteur d'Auvillar, où la comparaison des deux hypothèses de tracé s'est poursuivie dès la décision du COPIL, un COTER spécifique à ce territoire s'est déroulé le 18 novembre 2011 afin de conclure ces études et d'assurer un choix en faveur d'un tracé. Cette rencontre n'a pas permis de faire émerger un consensus entre les préconisations de RFF et les souhaits locaux. Le seul élément retenu par le maître d'ouvrage étant le coût du tracé, celui-ci proposait le tracé situé le plus au sud alors que, localement, le tracé nord avec un double tunnel était sollicité.

Les optimisations réalisées sur le reste du tracé du GPSO ont été présentées lors des commissions consultatives du mois de novembre pour aboutir à un COTER le 19 décembre 2011. Cette rencontre a amené cette instance à valider le linéaire du tracé sur tout le GPSO. Sur le secteur d'Auvillar, il a été décidé que le tracé nord favorisé localement serait proposé au COPIL et que **les modalités d'insertion** telles que le second tunnel à Auvillar **seraient arbitrées dans un second temps**.

Le COPIL du 9 janvier 2012 ayant validé cette feuille de route, ses conclusions sont aujourd'hui dans l'attente d'une validation ministérielle en amont des élections présidentielles du mois d'avril.

## **II – ORIENTATIONS POUR LA DEFINITION DE L'INSERTION DE LA LIGNE**

Lors de notre Assemblée relative à la Décision Modificative n°2 du 17 novembre 2011 nous avons été amenés à rappeler notre volonté que certains points fondamentaux soient résorbés pour la réalisation de ce projet. Les décisions du COPIL du 9 janvier 2012 ont permis de satisfaire certains de ces éléments. Les éléments relatifs à l'altimétrie de la ligne seront, selon RFF, tranchés à l'automne 2012. Parmi les demandes émises en DM2, certaines conservent leur pertinence, il convient donc de rappeler que :

- la solution consistant en la **réalisation d'un double tunnel** pour passer sous Gâche et sous l'autoroute A62 doit être validée **dans le secteur d'Auvillar** ;
- pour le **secteur de Caumont à Castelsarrasin**, les **transparences hydrauliques devront être adaptées** aux contraintes locales des territoires traversés et la base travaux ne saurait être localisée sur la commune de Castelsarrasin ;
- le profil en long de la ligne doit être **le plus abaissé possible, dans le secteur de Lacourt-Saint-Pierre et Montbeton**, avec une insertion exemplaire de l'ouvrage réalisé pour la traversée du canal de Montech ;
- sur le **secteur de Bressols**, un **ouvrage de type viaduc** doit être construit pour assurer les transparences et ne pas couper la commune en deux ;
- sur le **secteur de Pompignan**, la sortie du tunnel doit être réalisée par un **seul et même ouvrage de type viaduc** permettant de traverser les différentes infrastructures du territoire en répondant aux exigences paysagères et acoustiques s'imposant.

Aussi, dans la continuité de l'avis remis au Préfet de Région le 24 octobre 2011 concernant les optimisations de tracé à réaliser en Tarn-et-Garonne, il convient de souligner que **nombre de difficultés voire de désaccords subsistent**.

Les études d'optimisations de tracés, réalisées dès le mois de juin 2011 ont amené R.F.F. à indiquer schématiquement les localisations des aménagements paysagers et acoustiques qui seront développés pour minimiser les impacts de la ligne. Le tracé étant maintenant arrêté, le maître d'ouvrage doit affiner ces critères afin d'assurer à tout Tarn-et-Garonnais un niveau de nuisance le plus restreint possible. A ce titre, pour les protections acoustiques, nous rappelons notre volonté que celles-ci soient favorisées à la source.

De la même manière, des aménagements paysagers ont été identifiés comme nécessaires à plusieurs endroits afin qu'un traitement spécifique soit assuré sur les zones concernées. R.F.F. doit maintenant préciser les mesures qu'il souhaite y développer et leur localisation précise. L'objectif est que la L.G.V., qui traversera le département, ne représente pas une nouvelle cicatrice marquant notre territoire. Les aménagements paysagers devront donc être généralisés.

Afin de favoriser une insertion exemplaire, un travail spécifique a été entamé avec les Architectes des Bâtiments de France dans le sud du département. Ce travail sur les ouvrages doit permettre de limiter leur impact paysager et de les adapter au contexte et aux réalités locales. Une telle démarche pourrait être développée sur les autres secteurs sensibles sus-cités.

Si le linéaire retenu présente l'intérêt d'être celui le moins impactant humainement et environnementalement, l'altimétrie de la ligne devra être adaptée selon les mêmes critères. Dans les secteurs les plus sensibles, en particulier au pourtour de la gare, il conviendra que R.F.F. ajuste le projet de telle sorte à ce que des ouvrages de types viaducs permettent d'assurer les transparences qui s'imposent pour ces territoires.

Les déblais et remblais devront être construits en prenant soin de limiter la consommation foncière nécessaire à leur réalisation, notamment sur les parcelles viticoles. Dans les espaces soumis à ces aménagements une réfection de terres permettant des activités similaires à celles initialement observées devra être assurée.

Dans le cadre des optimisations de tracés travaillées par R.F.F. un certain nombre de rétablissements a été prévu, notamment sur des routes départementales. Il apparaît que le dimensionnement de ceux-ci est souvent similaire aux réalités actuelles, les perspectives de développement de nos territoires ne sont donc que trop rarement considérées. Le Conseil Général a fait savoir à R.F.F. et à l'État la nécessité que les rétablissements intègrent cette réalité et qu'ils permettent, à terme, le cheminement satisfaisant des différents modes de transports.

Sur l'ensemble de ces éléments des réponses doivent donc être apportées rapidement par le maître d'ouvrage pour la réalisation du projet.

### **III – LES PERSPECTIVES DES MOIS A VENIR**

Le calendrier prévisionnel, tel qu'il ressort des dernières communications de R.F.F. et sous réserve d'ajustements, est le suivant :

- **D'ici avril** : décision ministérielle entérinant le tracé définitif.
- **En 2012** : études d'impacts et études préparatoires, consultations préalables à l'enquête publique (consultation inter-administrative, etc.).
- **Automne 2012** : COPIL arrêtant les modalités d'insertion de la ligne (déblai/remblai, viaduc/tunnel, etc.).
- **En 2013** : mise à l'**enquête publique** (durée de 18 mois).

- **En 2014 : D.U.P. (Déclaration d'Utilité Publique)** (par décret en Conseil d'Etat ).
- **Suite à la D.U.P. : début des acquisitions foncières** et démarrage des travaux.
- **En 2020 : mise en service.**

#### **IV – POSITIONS DU CONSEIL GENERAL**

Sur la question de **notre participation au financement** de la L.G.V. Tours-Bordeaux, le Conseil Général de Tarn-et-Garonne a fait connaître sa position, à savoir qu'il **ne s'engagerait qu'une fois le tracé définitif connu et qu'une fois l'assurance prise que la voix des territoires soit pleinement considérée.**

En outre, nous avons affirmé lors de notre dernière assemblée, dans la droite ligne de nos positions sur ce dossier, qu'aucun engagement financier ne sera pris par le Département tant que les préalables démocratiques ne seront pas satisfaits. A ce jour **ces garanties ne sont toujours pas réunies.** J'ajoute que l'État et R.F.F. indiquent actuellement que les éléments relatifs à l'insertion de la ligne seront présentés à un COPIL à l'automne 2012. Par lettre du 18 janvier 2012, j'ai personnellement demandé à la Ministre des Transports que l'ensemble des réserves que nous émettons sur le tracé soit levé au plus vite et que nos territoires soient fixés sur leur sort avant l'automne.

Au vu de ces éléments **je vous propose de maintenir nos conditions préalables**, et de réserver à une délibération ultérieure notre éventuelle participation financière aux travaux de la L.G.V. Tours-Bordeaux.

Par la signature du protocole d'intention pour la réalisation du projet L.G.V. SEA, dès le 31 août 2009 le Conseil Général s'est engagé au financement de ce projet à hauteur de 25,2 M€ aux conditions économiques de 2006. Ce montant doit permettre de financer l'intégralité du projet SEA comprenant les différents tronçons présentés. Aucun financement complémentaire ne sera accordé par le Conseil Général notamment pour le financement des accès à la gare grande vitesse de Montauban.

Enfin, il est nécessaire de rappeler le vœu exprimé en DM1 2010 demandant à R.F.F. qu'une proposition d'unités foncières complètes avec une distance de prise en compte fixée à 250 mètres de part et d'autre de la ligne soit systématiquement faite aux propriétaires de ces biens.

\*\*\*

Compte-tenu de ce qui précède, je vous demanderais de bien vouloir prendre acte de l'état d'avancement du projet de Ligne à Grande Vitesse et de la position du Conseil Général sur ce dossier.



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**

- Donne acte à Monsieur Le Président de son rapport relatif à l'état d'avancement du projet de Ligne à Grande Vitesse et de la position du Conseil Général sur ce dossier.

Acte donné.

Le Président,