

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

3^{ème} REUNION DE 2005

Séance du 27 juin 2005

CG 05/3^{ème}/VI-03

**IMPACT ECONOMIQUE DE LA FUTURE LIGNE
A GRANDE VITESSE SUR LE TARN-ET-GARONNE**

La création à dix, quinze ans d'une ligne à grande vitesse entre Toulouse et Bordeaux mettra Toulouse à trois heures de Paris (au lieu de 5 heures actuellement) et bien évidemment Montauban et le Tarn-et-Garonne à 3 heures de la capitale. C'est un bouleversement dans les modes de transports, auquel nous allons assister dans les prochaines années.

Aussi, mes chers Collègues je vous propose, dès à présent, que nous prenions des positions de principe afin que nous soyons acteurs, et acteurs majeurs, de cette mutation à venir qui va marquer de son empreinte le développement économique de notre département.

Le débat public qui s'est ouvert le 8 juin 2005, permettra, à la Commission Particulière du Débat Public, de recueillir tous les avis et de rendre ses conclusions à la fin de l'année 2005.

La première étape de ce vaste débat aura lieu, en Tarn-et-Garonne, le 28 juin prochain à Montauban.

J'ai souhaité que notre position soit portée par une décision solennelle de notre Assemblée afin qu'elle marque notre volonté de voir se réaliser, autour de Montauban, **une gare T.G.V.**

C'est à partir des conclusions de la Commission Particulière du Débat Public que Réseau Ferré de France et la S.N.C.F. se prononceront, dans les trois mois, sur le principe de la création d'une ligne à grande vitesse.

Ensuite, s'engageront les négociations sur le tracé. Elles conduiront, plus tard, à la déclaration d'utilité publique.

Aujourd'hui, c'est à un **acte fondateur de notre position** auquel je vous convie avec cette délibération.

En effet, la liaison grande vitesse traversera d'Est en Ouest tout le Département de Tarn-et-Garonne, le long de l'axe garonnais. C'est un faisceau de 77 kilomètres de long sur un kilomètre de large, soit l'équivalent de 7 700 ha de terres cultivées (vignes, céréales ou fruitiers), qui sera soustrait de la production dans un département à vocation agricole dominante, soit l'équivalent de plus de 200 exploitations tarn-et-garonnaises. Ce constat écarte déjà toute hypothèse d'une traversée « en tunnel » du territoire départemental sans retombées économiques.

Proche de la métropole toulousaine, le Tarn-et-Garonne est un carrefour de communication routière (A20 et A62) et ferroviaires (Limoges-Toulouse et Toulouse-Bordeaux). Le déport déjà constaté du trafic de l'axe Nord-Sud sur l'A20 en fait une alternative réelle au couloir rhodanien.

1 - Des comptages S.N.C.F., il ressort que les gares d'Agen (860 000 passagers) et de Montauban (780 000 passagers) ont une fréquentation quasi identique.

Les projections de populations respectives des deux agglomérations, réalisées dans l'étude, nous paraissent peu conformes aux réalités d'aujourd'hui, en particulier s'agissant de l'Agglomération Montalbanaise. En effet, dans la périphérie de Toulouse, cette agglomération se développe déjà à un rythme plus soutenu que celui d'Agen.

Il n'est pas interdit de penser que des études prochaines, plus fines, et tenant compte de la tendance présente, conduisent à un résultat inverse et place la gare de Montauban à un trafic supérieur à celui d'Agen par suite de l'implantation de la Ligne Grande Vitesse.

La première conclusion du Conseil Général de Tarn-et-Garonne souligne l'obligation pour, la Ligne Grande Vitesse, d'apporter au territoire départemental un équipement structurant compensant la servitude nouvelle créée sur son territoire rural.

Cette servitude doit s'accompagner d'un traitement pour le moins similaire à celui du Lot-et-Garonne et **l'implantation d'une gare T.G.V. s'avère indispensable en Tarn-et-Garonne.**

2 - Notre collectivité partage totalement les conclusions du dossier du maître d'ouvrage sur le nécessaire **rééquilibrage du territoire régional** en voie de métropolisation.

A l'examen des divers scénarios, on peut s'interroger sur la pertinence de réaliser seulement un raccordement Ouest de la gare existante de Montauban (même si ce scénario n'est pas pénalisant en terme de temps) et sur l'utilisation ensuite de la ligne ferrée existante entre Montauban et Toulouse afin d'assurer la poursuite de la desserte.

En effet, sur ce dernier axe, le cadencement futur des T.E.R. entre Toulouse et Montauban s'en trouverait limité, alors que le développement simultané de la capitale régionale et de la seconde ville de Midi Pyrénées créera à l'horizon 2020 une métropolisation de fait entre les deux villes.

En conséquence, la Région Midi-Pyrénées a prévu de passer le nombre de T.E.R. de 32 trains en 2004 à 150 sur la section la plus chargée à long terme. **D'où la nécessité de réaliser, dès l'ouverture de Toulouse-Bordeaux, une voie nouvelle dédiée à la Ligne Grande Vitesse.** (cf : annexe 1)

3 - Par ailleurs, le Conseil Général de Tarn-et-Garonne nourrit un projet de zone départementale à vocation logistique.

Le site qui sera retenu devra obligatoirement se situer à proximité de l'échangeur des autoroutes A 62 et A20 et disposer d'un embranchement ferroviaire.

L'étude technique, actuellement conduite par l'A.D.E. 82 pour notre compte, et les contacts pris avec les grands opérateurs internationaux de la logistique, indiquent que le positionnement du Tarn-et-Garonne, et singulièrement de la zone sud de Montauban, recueille de la part des professionnels un très vif intérêt. (cf : annexe 2)

Par ailleurs, cette zone dédiée à la logistique proche de l'agglomération toulousaine, viendrait relayer Eurocentre saturé dans les cinq prochaines années.

Il sera donc indispensable de traiter concomitamment **l'étude de la L.G.V. et celle du trafic du fret.** Ce projet de zone départementale à vocation logistique, essentiel en terme d'aménagement du territoire, doit être largement pris en compte dans le tracé de la ligne grande vitesse et dans le choix de l'implantation de la future gare.

Je vous prie donc, mes Chers Collègues, de délibérer sur les positions du Conseil Général et de me mandater pour les porter à la connaissance de la Commission Particulière du Débat Public, et bien évidemment de les défendre et les mettre en œuvre.

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 positions suivantes du Conseil Général concernant la future liaison à grande vitesse :
 - 1) elle doit desservir impérativement l'agglomération de Montauban, mais le choix de la gare centrale actuelle ne paraît pas le plus opportun en terme d'aménagement du territoire ;
 - 2) l'implantation d'une plate-forme multimodale au Sud de l'Agglomération de Montauban doit être étudiée en priorité,
Cette plate-forme intégrera le projet de zone départementale d'activité logistique, son raccordement ferré, la future gare T.G.V., et la liaison avec la gare actuelle de Montauban ;
 - 3) l'implantation de la nouvelle gare devra prendre en compte, éventuellement, les projets routiers du contournement Ouest de Montauban (cf : annexe 3) ;
 - 4) enfin, l'Assemblée départementale autorise Monsieur le Président à prendre l'initiative de créer un syndicat intercommunal avec les collectivités concernées, syndicat qui aura pour vocation de participer aux études, aux décisions et, s'il le fallait, au financement des réalisations de nature à assurer l'aménagement du territoire et le développement économique du Tarn-et-Garonne ;
- Mandate Monsieur le Président pour porter les positions susvisées à la connaissance de la Commission Particulière du Débat Public et pour les défendre et les mettre en œuvre

Adopté à l'unanimité.

Le Président,