

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

**3<sup>ème</sup> RÉUNION DE 2011**

**Séance du 22 avril 2011**

CG 11/3<sup>ème</sup>/BP-VI-08

**LIGNE A GRANDE VITESSE TOULOUSE-PARIS  
GRANDS PROJETS SUD OUEST  
BILAN DE LA CONCERTATION ET PERSPECTIVES  
DE DEFINITION DU TRACE DEFINITIF**

---

**I – LES DIFFERENTS CONSTATS SUR LA SITUATION ACTUELLE.**

**A – La LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE**

La ligne à Grande Vitesse (L.G.V.) Toulouse-Paris correspond au projet global de la **L.G.V. dite Sud Europe Atlantique** (« SEA »). Celle-ci se compose de trois tronçons.

**Le tronçon Tours-Bordeaux**, de 340 km, est le plus avancé. Il s'inscrit dans la continuité directe de la première L.G.V. réalisée entre Paris et Tours. L'utilité publique du projet a été déclarée le 12 juin 2009. L'opération est réalisée par la procédure de partenariat public privé. Dans ce cadre, sur les trois groupements retenus (Bouygues, Vinci, Eiffage), le choix final du concessionnaire s'est porté en mars 2010 sur Vinci. Vinci, via le groupement LISEA (Vinci, Caisse des Dépôts et Consignation et Axa) se voit ainsi confier une concession de 50 ans pour la réalisation des travaux.

**Le tronçon Poitiers-Limoges** constitue le deuxième axe de la L.G.V. « SEA ». Réseau Ferré de France (R.F.F.) affiche une mise en service datée autour de 2017, date restant à confirmer.

**Le tronçon dit des Grands Projets Sud Ouest (G.P.S.O.)** correspond aux 3 branches sud-ouest de la *L.G.V. S.E.A.* :

- 1 – la L.G.V. Bordeaux-Espagne ;
- 2 – **la L.G.V. Bordeaux – Toulouse** ;
- 3 – le tronçon commun « Sud Gironde ».

Le **débat public**, qui s'est déroulé en 2005 et 2006, a été conclu favorablement et a permis d'engager les premières études. Pour le Tarn-et-Garonne, il a notamment été acté une «*nouvelle gare en Tarn-et-Garonne*», au sud de l'agglomération montalbanaise et «*interconnectée au réseau de TER*».

Les **58 collectivités territoriales** riveraines de l'infrastructure sont associées, sur l'ensemble du projet, à hauteur de **50% du financement total**, leur participation variant en fonction de clefs de répartition exprimées en pourcentage.

Je vous rappelle que le Conseil Général de Tarn-et-Garonne a participé à hauteur de **66 000 €** des 31 Millions d'€ nécessaires aux **études**.

Lors de notre DM2 de 2008, nous avons délibéré favorablement en faveur du protocole d'intention de financement des **travaux**. Ce protocole d'intention, que j'ai signé le 31 août 2009, fixe notre intention de participation, telle que déterminée par les clefs de répartition du projet, à **25.2 Millions d'€, valeur 2006** pour un montant total estimé à la même période à 12.6 Milliards d'€. En toute probabilité et considérant les réactualisations de prix à chaque tranche de travaux, il y a tout lieu de croire que notre participation totale puisse dépasser les 30 Millions d'€.

## **B – Le PILOTAGE DU PROJET PAR RESEAU FERRE DE FRANCE**

Réseau Ferré de France est le maître d'ouvrage de l'infrastructure et demeure à ce titre le seul et unique responsable de la définition du tracé. Pour cela, l'opérateur ferroviaire pilote un système de concertation locale.

Les réunions de concertation sont menées à la fois par R.F.F., dans le cadre d'un certain nombre de groupes de travail techniques, et par les services de l'Etat, dans le cadre des « **Commissions Consultatives** » départementales. Ces dernières sont placées sous l'animation du Préfet de Département et réunissent l'ensemble des élus des collectivités concernées par le tracé.

Les « Commissions Consultatives » sont préparatoires aux travaux du « **Comité Territorial – COTER** », instance placée sous l'autorité du Préfet de Région, en l'occurrence le Préfet de la Région Midi-Pyrénées pour la section Agen-Toulouse. N'y participent que les co-financeurs, soit pour le Tarn-et-Garonne : le Conseil Général et la Communauté d'Agglomération du Grand Montauban.

Le « Comité Territorial » est chargé de faire remonter son avis sur les projets de tracés, travaillés par R.F.F., au « **Comité de Pilotage – COPIL** ». Ce dernier a compétence de validation pour l'ensemble de la L.G.V. du Sud-Ouest, c'est-à-dire depuis Bordeaux jusqu'à Toulouse et de Bordeaux à la frontière espagnole. Sont uniquement représentés à ce « Comité de Pilotage » les Préfets et les Présidents des deux régions concernées, Midi-Pyrénées et Aquitaine, sous la coordination du Préfet de Région Aquitaine, M. Dominique SCHMITT.

Derrière cette gouvernance de projet, au demeurant complexe et difficilement compréhensible, se sont par le passé manifestés nombre de mécontentements, concernant le peu de cas fait ou ressenti des préoccupations locales. Ceci nous avait conduits à demander instamment à R.F.F. et au Ministre de veiller à la plus juste prise en compte des demandes des territoires.

## **C – La DEFINITION DU FUSEAU 1 000 METRES**

Lors de notre dernière réunion, je vous ai fait part de la validation du fuseau 1 000 mètres de la Ligne à Grande Vitesse, telle que définie par les Comités de Pilotage, réunis à Bordeaux le 31 mai et le 28 septembre 2010.

Ce fuseau 1 000 mètres, approuvé explicitement dans le **courrier daté du 27 septembre** dernier, par les deux ministres alors en charge de ce dossier, Messieurs Jean-Louis BORLOO et Dominique BUSSEREAU, a, depuis lors, été le cadre de travail et de concertation permettant la définition de grandes hypothèses de tracés définitifs (sachant que l'emprise définitive est d'une largeur de 50 à 150 mètres selon les endroits).

Ainsi avons-nous toujours considéré que les points les plus sensibles devaient faire l'objet d'un traitement et d'une attention spécifiques :

- dans le secteur Ouest du département, il a été acté un passage de la L.G.V. à distance des bourgs d'Auvillar (en y privilégiant une solution en tunnel), de Bardigues, de Saint-Michel et du Pin,
- dans le secteur Centre du département, R.F.F. a dû porter une attention particulière au hameau de Bénis et demeurer à l'écoute des préoccupations exprimées notamment sur Caumont et Castelmayran,
- dans le secteur Est du département, la traverse de Montbeton et de Lacourt-Saint-Pierre nécessite l'étude préalable d'une solution de type tranchée couverte,
- dans le secteur Sud du département, le Conseil Général a ouvert la possibilité d'entamer l'emprise de la **ZAC logistique départementale**, dès lors que cela ne remettait pas en cause l'intégrité de son développement, afin de faciliter toute solution plus favorable. Ainsi, le passage à l'ouest de l'A62, au droit de Campsas, a pu être privilégié. En outre, une attention particulière doit être portée aux impacts

sur la commune de Pompignan ainsi que sur le vignoble. Par ailleurs, une nouvelle variante longeant l'autoroute entre Campsas et Saint-Jory devrait être produite par R.F.F.,

- enfin, je vous rappelle que le principe d'une gare nouvelle, au sud de l'agglomération de Montauban, a été confirmé : celle-ci se situera sur la commune de Bressols, au croisement de la voie ferroviaire actuelle.

Pour l'ensemble des territoires traversés, les autorités compétentes ont relayé notre demande auprès de R.F.F. afin qu'une insertion exemplaire des tracés soit partout recherchée. Il s'agit là d'une avancée, qui va dans le sens de ce que nous demandions depuis plusieurs mois.

## **D – L'ASSOCIATION DES TERRITOIRES TRAVERSES PAR LA L.G.V.**

C'est dans cette perspective globale de défense de nos intérêts que nous avons adhéré à « **l'association des territoires traversés par la L.G.V. – ATT/L.G.V.** ». Cette association, dont le lancement a été initié entre le Conseil Général et les 31 communes traversées par le fuseau L.G.V. dit des 1 000 mètres, le 12 juillet 2010, a, je vous le rappelle, pour objectif d'offrir à ses adhérents les moyens d'une action coordonnée face aux impacts d'une telle infrastructure.

A ce titre, je vous rappelle que l'association a pour mission de **défendre les intérêts collectifs** des territoires traversés par l'expression coordonnée de positions communes, **d'analyser de façon coordonnée** les propositions de R.F.F., de mieux appréhender les impacts, d'obtenir les compensations les plus appropriées et **d'utiliser toutes les voies de recours et de défense** des intérêts collectifs des territoires traversés et de représenter l'Association en justice.

Ces objectifs s'intègrent dans la droite ligne des positions du Conseil Général, régulièrement confirmées par les délibérations de son Assemblée, tendant à ce que l'intégrité de nos territoires ainsi que le cadre de vie de nos concitoyens soient préservés. Ils s'intègrent également en cohérence avec le vœu relatif à la préservation des intérêts des Tarn-et-Garonnais, délibéré à l'unanimité lors de notre séance du Budget Primitif de 2010.

## **II – LES PERSPECTIVES DES MOIS A VENIR.**

### **A – le CALENDRIER PILOTE PAR RESEAU FERRE DE FRANCE**

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

- **courant mai** : réunions de la Commission Consultative de Tarn-et-Garonne, puis du Comité Territorial des co-financeurs, puis du Comité de Pilotage de Bordeaux,

pour le choix d'une hypothèse de tracé à privilégier parmi les différentes hypothèses actuelles ;

- **durant l'été** : définition précise du tracé pressenti ;
- **rentrée de septembre** : réunions de la Commission Consultative de Tarn-et-Garonne, puis du Comité Territorial des co-financeurs, puis du Comité de Pilotage de Bordeaux pour le choix du tracé définitif ;
- **d'ici la fin 2011** : approbation ministérielle du tracé définitif ;
- **début 2012** : mise à l'enquête publique (pour une durée probable de 18 mois) ;
- **mi-2013** : Déclaration d'Utilité Publique (par décret en Conseil d'Etat) ;
- **2014/2015 à 2019/2020** : acquisitions foncières et travaux.

## **B – Les ACTUELLES HYPOTHESES DE TRACE et la DEFINITION DU FUSEAU 500 METRES**

La **deuxième phase de la concertation**, engagée depuis octobre 2010, doit permettre la définition, dans le cadre du fuseau 1 000 mètres et selon le calendrier précité, d'un tracé définitif inséré dans un fuseau dit de 500 mètres. Le fuseau de 500 mètres, soit 250 mètres de part et d'autres du tracé définitif, a uniquement pour vocation d'encadrer le périmètre de l'enquête publique de 2012. Il ne préjuge pas de l'emprise définitive de la L.G.V., dont nous avons vu précédemment qu'elle sera d'une largeur de 50 à 150 mètres selon les endroits.

Le Préfet de Tarn-et-Garonne a d'ores-et-déjà pris, en date du 6 décembre 2010, **l'arrêté de prise en considération du projet** de L.G.V.. Cet arrêté permet aux services de l'Etat d'obliger les collectivités à un sursis à statuer, de deux années maximum, à l'endroit de tout projet d'urbanisme ou d'aménagement situé dans le périmètre du fuseau 1 000 mètres et susceptible de compromettre l'exécution des travaux L.G.V..

**La dernière Commission Consultative** de Tarn-et-Garonne s'est déroulée en quatre séances sectorisées tenues les 7 janvier (secteur Communautés de Communes de Castelsarrasin-Moissac et de Sère-Garonne-Gimone), 12 janvier (secteur Communauté de Communes Terroir-de-Grisolles-Villebrumier) et 14 janvier (secteur Grand Montauban, Communautés de Communes des Terrasses-et-Plaines-des-deux-cantons et de Garonne-et-Canal ; puis secteur Communauté de Communes des Deux-Rives). A ces occasions, les hypothèses de tracé ont été retenues. Vous en trouverez les différentes cartes présentées, sachant que c'est sur cette base que se dérouleront les discussions à venir.

Les hypothèses retenues semblent agréer la majeure partie des élus. Un satisfecit général a été donné à R.F.F. pour l'amélioration de la concertation. Des **points de difficultés** pourraient toutefois demeurer, notamment sur les secteurs suivants :

- sur le secteur d'Auvillar, la municipalité craint pour la trop forte proximité avec le bourg, quelque soit l'hypothèse retenue, et a demandé l'étude d'un passage plus enterré de la L.G.V. ;
- sur le secteur de Caumont, la municipalité s'est prononcée à plusieurs reprises contre le projet ;
- sur le secteur de Lacourt-St-Pierre, les études de faisabilité quant au passage en tranchée couverte, notamment sous le canal, n'ont pas encore été produites ;
- sur le secteur de Bressols, les problématiques liées au passage de la ligne ainsi qu'à l'implantation de la gare alimentent nombre d'interrogations des riverains ;
- sur le secteur de Campsas à Pompignan, l'objectif demeure un passage longitudinal à l'autoroute ainsi que le traitement de la sortie tunnel au niveau de Pompignan.

## **C – La NOUVELLE GARE L.G.V. et le COMITE GARE**

La nouvelle gare L.G.V. à Bressols devrait accueillir quelques 800 000 voyageurs (source : R.F.F.). Elle ne sera pas à proprement parler une gare montalbanaise, dans la mesure où sa zone de chalandise englobe la plus grande partie du département de Tarn-et-Garonne ainsi qu'une partie du Gers, du Lot, du Tarn et de la Haute-Garonne.

Dès lors, les questions relatives à son aménagement et à son accessibilité ne manqueront pas de se poser à l'avenir. Dans cette perspective, le Préfet de Tarn-et-Garonne a mis en place un espace de concertation dédié, le Comité Gare. Celui-ci regroupe les **principaux partenaires** de ce nouvel équipement, à savoir l'Etat, R.F.F., la SNCF, le Conseil Général, la Communauté d'Agglomération du Grand Montauban, le Conseil Régional, la Mairie de Bressols et l'Association des Territoires Traversés par la L.G.V.. Une première réunion de travail préfiguratrice s'est tenue le 4 février dernier, avant que le Comité ne soit installé officiellement.

Au demeurant et en l'état, le Département considère qu'il n'est pas en mesure d'engager d'autres investissements que les dépenses induites par les intentions de cofinancement.

## **D - La CONVENTION DE FINANCEMENT TOURS-BORDEAUX et le PROTOCOLE D'ACCORD BORDEAUX-TOULOUSE**

Par courrier du 19 novembre 2010, que vous trouverez présenté, le Préfet de Région BUR nous a transmis le **Projet de convention de financement et de réalisation pour le tronçon Tours-Bordeaux** ainsi que le **Projet de protocole d'accord relatif à la branche Bordeaux-Toulouse**.

Le premier document requiert de la part du Conseil Général de Tarn-et-Garonne un premier acompte de **6 935 418 €** dans le cadre du contrat de concession valant pour le tronçon Tours-Bordeaux. Ce montant est calculé conformément à la clef de répartition des financements entre les différentes collectivités et son versement s'apparentera comme la confirmation de notre intention de financement.

Je vous rappelle que, sur notre proposition, le principe avait été retenu que les collectivités participant au financement de la L.G.V. constituent un groupement, afin d'emprunter, sur 50 ans, à des conditions plus avantageuses que séparément. Les questions relatives à la mise en œuvre concrète, à la structure porteuse et au gestionnaire commun de cet emprunt notamment, n'ont pas encore, à ce jour, connu de développement. Nous aurons toutefois l'occasion de réactiver cette initiative le moment venu.

Le deuxième document porte engagement auprès de tous les partenaires de Midi-Pyrénées d'assurer la réalisation de la branche Bordeaux-Toulouse, condition essentielle à la participation des collectivités de la région aux financements de la branche 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 soient pleinement considérée. A cet effet, vous trouverez présenté, le courrier de réponse transmis le 15 décembre 2010 au Préfet de Région M. Dominique BUR.

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**

- Prend acte de l'état d'avancement du projet de Ligne à Grande Vitesse ;
- Décide d'adopter un vœu, eu égard au comportement de R.F.F., aux propositions qui sont faites, au refus de discussion et de négociation avec les élus et avec les représentants des populations.

Adopté à l'unanimité.

Le Président,