

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

6^{ème} RÉUNION DE 2012

Séance du 15 novembre 2012

CG 12/6^{ème}/HV

L'an deux mil douze, le 15 novembre, 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, Quèreilhac, Raynal, Roger, Roset,, Tabarly et Viguié.

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

DEFINITION DU TRACE DEFINITIF

Lors du Budget Prévisionnel de l'année 2012, le 13 mars dernier, j'ai souhaité faire un point sur l'état d'avancement du dossier de la Ligne à Grande Vitesse (L.G.V.) Sud-Europe Atlantique (S.E.A.) permettant de relier Toulouse à Paris et composée des trois tronçons :

- **Tours-Bordeaux** (en cours de construction et mis en service à l'horizon 2017)
- **Poitiers-Limoges** (dont l'enquête publique devrait être lancée en début 2013) ;
- **Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (G.P.S.O.), composé :**
 - * d'un tronçon commun entre Bordeaux et Captieux,
 - * d'un tronçon entre Captieux et l'Espagne,
 - * d'un tronçon entre Captieux et Toulouse qui traverse sur près de 70 km notre département.

Lors de cette session, je vous avais indiqué que nous attendions une validation ministérielle du linéaire du tracé de la LGV annoncée d'ici le mois d'avril 2012. Cette validation devait s'appuyer sur la feuille de route proposée par les instances de concertation locales, soutenue par le Comité Territorial - regroupant les élus des principales collectivités concernées (Agglomérations, Départements et Région) - et validée par le Comité de Pilotage du 9 janvier 2012. A cette date, l'intégralité du tracé de la ligne avait été déterminée notamment à Auvillar.

La décision ministérielle relative au tracé a été signée le 30 mars 2012. Celle-ci a arrêté son linéaire sur l'intégralité du GPSO et préconise des aménagements pour son insertion. A ce titre, il convient désormais de déterminer les modes de passage retenus conformément aux orientations de ce document et en cohérence avec les sollicitations exprimées localement.

I – DÉFINITION DU TRACÉ DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE

La décision parue le 30 mars dernier avait vocation à arrêter « les orientations [...] pour la poursuite des études relatives à l'élaboration de l'étude d'impact et à la constitution des documents supports de l'enquête publique ». Le tracé proposé a été retenu sur l'ensemble du Tarn-et-Garonne conformément aux avis émis par les instances réunies dès le mois de juin 2011.

1 – Décision Ministérielle du 30 mars 2012 :

•Choix du tracé

Après le COPIL du 23 juin 2011, seul le tracé situé dans le secteur d'Auvillar n'avait pu être arbitré du fait de la divergence d'analyse entre RFF, qui préconisait le tracé inscrit au sud du fuseau d'étude, et les élus soutenant le tracé le plus au nord aménagé d'un second tunnel permettant de passer sous l'autoroute A62. Sur proposition du COTER du 19 décembre 2011, le COPIL du 9 janvier 2012 avait retenu le tracé nord tout en considérant que les modalités de son insertion (notamment la question d'un second tunnel pour passer sous l'autoroute A62) seraient arbitrées dans un second temps.

Dans sa décision du 30 mars 2012, la Ministre a tranché « en faveur du tracé nord [...] avec un franchissement par dessus l'autoroute A62 ». En revanche, il a été demandé que ce franchissement fasse l'objet de la recherche de la « meilleure insertion environnementale et paysagère ».

•Points sensibles à optimiser

En complément de cet arbitrage relatif au tracé, la Décision Ministérielle comportait un certain nombre de recommandations pour la poursuite des études afin de préciser « les insertions environnementales et paysagères, [...] le rétablissement des réseaux [...] en vue de l'étude d'impact et de l'enquête publique du projet ».

A ce titre il était demandé « qu'une attention particulière [soit portée] dans la démarche d'optimisation sur les conditions d'insertion de la ligne nouvelle au niveau du franchissement de l'autoroute A62 au droit de la commune d'Auvillar, au niveau du passage sur la commune de Castelsarrasin, pour la traversée de la Garonne et du hameau de Bénis, en sortie de tunnel sur les communes de Pompignan et de Saint-Rustice. Sur la commune de Bressols devront être recherchées les modalités de transparences optimales de la ligne sur la section entre la future gare et l'autoroute A20 ». Il convient de souligner que ces préconisations s'appuyaient directement sur le vœu que nous avons adopté lors de notre Assemblée Départementale du 17 novembre 2011.

Le travail mené depuis le mois de mars a permis de lever la majorité des points noirs concernant le tracé en particulier à Caumont, Castelsarrasin, Lacourt-Saint-Pierre et Montbeton, Campsas ainsi que sur le sud du Département. Il convient de préciser que les rétablissements et certains équipements tels que les bases travaux restent à affiner. Par ailleurs, **des divergences fortes subsistent à Auvillar et Bressols** qui ont engendré de vifs échanges lors du dernier COTER et du COPIL du 26 octobre 2012.

2 – Propositions du COTER du 11 octobre 2012 et arbitrages du Comité de Pilotage du 26 octobre 2012 :

Lors des Commissions Consultatives des 5 et 8 octobre 2012 ainsi que lors du COTER du 11 octobre 2012, **j'ai indiqué à RFF que les « optimisations » proposées** 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.

Suite à la décision ministérielle, sur le secteur d'Auvillar, **RFF a 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. **Face au refus de l'ensemble des acteurs locaux**, j'ai rappelé leur volonté que le tracé validé par la Ministre soit optimisé en prenant soin de reprendre les longueurs initiales des ouvrages. Il est aussi nécessaire de préciser que malgré l'arbitrage du 30 mars dernier, les élus locaux tiennent toujours à ce que RFF propose un passage sous l'autoroute.

Les divergences sur ce secteur **ont poussé le COPIL du 26 octobre 2012 à préconiser de nouveaux échanges** pour aboutir à un tracé définitif d'ici la fin du mois de novembre.

Concernant la traversée de Bressols, **nous demandons depuis le début des études qu'un viaduc soit créé** de la traversée de l'autoroute A20 à la gare L.G.V.. Aujourd'hui, RFF propose deux alternatives :

- conserver le projet tel qu'il est proposé depuis la décision ministérielle à 12 m au plus haut pour 80 m de large ;
- abaïsser 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.

Le surcoût de la seconde proposition serait de 40 Millions d'€ par rapport à la solution de base. Celle consistant en la réalisation d'un viaduc sur tout Bressols a un surcoût qui se situe entre 60 et 80 Millions d'€.

Lors du COTER **j'ai rappelé la nécessité d'assurer une transparence sur toute la traversée conformément à notre demande et à celle de l'agglomération et de la commune**. Ce travail sera lui aussi poursuivi en vue d'une décision à la fin du mois de novembre.

II – ASPECTS FINANCIERS

La Décision Ministérielle du 30 mars 2012 a introduit la question du financement de la phase d'études postérieure à l'Enquête d'Utilité Publique ainsi que la mise en place d'une stratégie foncière anticipée sur la base du principe retenu lors du COPIL du 9 janvier 2012 et sollicité de longue date par les collectivités.

Dans la continuité de ces éléments, par courrier du 11 octobre 2012, M. le Préfet de Région nous a fait parvenir ces deux projets de conventions.

1 - Stratégie foncière anticipée :

Dans tout grand projet d'aménagement, les procédures d'aménagement foncier sont applicables à la date de publication de la Déclaration d'Utilité Publique. Pour le GPSO, cette étape est prévue en 2014. Du fait de la concertation développée sur ce projet, la population connaît bien ses impacts futurs ce qui a tendance à bloquer certaines opérations foncières. Pour faire face à ce problème **l'ensemble des élus concernés a souhaité qu'un programme d'anticipation soit développé au plus tôt**. Cela a été validé par la Décision Ministérielle du 30 mars dernier.

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 cette politique, **en Tarn-et-Garonne, l'État identifie un besoin en financement de 3 670 000 € qu'il souhaite répartir à part égale entre l'État, RFF, le Conseil Régional de Midi-Pyrénées et le Conseil Général soit 917 500 €/acteur.**

Selon la proposition de l'État, cette somme est considérée comme une avance de la participation future à la phase travaux. Le 29 août 2012 j'ai co-signé un courrier avec les Présidents des Départements des Landes, de la Gironde, des Pyrénées-Atlantiques, du Lot-et-Garonne et de Haute-Garonne indiquant que je refusais ce principe. Ce courrier reste aujourd'hui sans retour.

Enfin, dans l'optique de la mise en place d'une politique foncière classique, je souhaitais vous informer 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.

2 - Études complémentaires :

La convention de financement signée en 2009 permet de financer les études du GPSO jusqu'à la mise en enquête publique du dossier.

D'un montant global de 19,5 Millions d'€ pour l'ensemble du GPSO, la partie relative à la branche Bordeaux-Toulouse est de 8,688 Millions d'€. Ainsi, **21 199 € sont sollicités auprès du Conseil-Général pour cette politique.** En parallèle, d'autres collectivités directement concernées par le projet sont sollicitées comme le Conseil Régional, le Conseil Général de Haute-Garonne, de Tarn-et-Garonne, le Grand Toulouse et le Grand Montauban.

III – POSITIONS DU NOUVEAU GOUVERNEMENT

Le 11 juillet 2012, le Ministre délégué au Budget, Jérôme CAHUZAC a annoncé que les projets inscrits au Schéma National d'Infrastructures de Transports (SNIT) par l'ancien gouvernement devaient faire l'objet de nouvelles analyses afin de les hiérarchiser. Cette annonce visait à souligner l'impossibilité de satisfaire tous les projets de LGV listés dans ce document en seulement deux échéances :

- « projets à engager avant 2020 » représentant un budget global de plus de 75 Milliards d'€ HT, dont 9,9 Milliards d'€ HT pour GPSO ;
- « projets à lancer après 2020 » d'un budget total de plus de 28 Milliards d'€ HT.

Le 10 octobre, j'ai rencontré le Ministre délégué aux transports, Frédéric CUVILLIER, afin de lui rappeler l'importance de réalisation de ce projet selon le calendrier initialement prévu. Le 17 octobre, il a annoncé la création d'une commission chargée de proposer des recommandations pour « construire une vision soutenable des transports ». Cette commission, constituée de parlementaires et d'experts, a 6 mois, c'est-à-dire jusqu'à mi-avril 2013, pour rendre ses conclusions. Sur la base de ce rapport, le Ministre proposera un nouveau « Schéma national des mobilités durables ».

Concernant le GPSO, il convient donc que RFF poursuive les études pour tenir le calendrier préalablement fixé et assurer la possibilité de lancer l'Enquête d'Utilité Publique en juin 2013.

IV – LES PERSPECTIVES DES MOIS A VENIR

La décision ministérielle rappelle les grandes échéances du dossier avec l'enquête publique prévue « dans le courant de l'année 2013 dans la perspective d'obtenir la déclaration d'utilité publique de l'opération avant la fin de l'année 2014 ». Aussi, sur la base des éléments proposés au COPIL du 26 octobre dernier, le calendrier du projet devrait être le suivant :

➤ En 2012 :

- d'ici la fin du mois de novembre : décision sur les insertions de la ligne à Auvillar et Bressols ;
- études d'impact et études préparatoires, précisions sur les optimisations du profil en long (déblai/remblai, viaduc/tunnel, etc.) et sur les aménagements attenants (base travaux, sous station électrique, etc.) ;
- consultations préalables à l'enquête publique (consultation inter-administrative, etc.) ;

- **1er semestre 2013 : prise de position du gouvernement** sur la poursuite ou le report du calendrier de réalisation du GPSO ;
- **En juin 2013 :**
 - mise à l'**enquête publique** (durée de 18 mois) ;
 - procédures relatives aux commissions d'aménagement foncier ;
- **En 2014 : D.U.P. (Déclaration d'utilité publique)** (par décret en Conseil d'État).
- **Suite à la D.U.P. : début des acquisitions foncières** et démarrage des travaux.
- **Horizon 2020 :** mise en service.

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.**

Le vœu que nous avons adopté lors de notre Assemblée du 17 novembre 2011 rappelle l'ensemble des éléments que nous considérons comme des pré-requis à satisfaire pour la réalisation de la LGV. Si les ajustements de tracés réalisés et validés par la Décision Ministérielle du 30 mars 2012 démontrent une certaine prise en compte de ces attentes, il convient maintenant de s'assurer que les modalités d'insertion de la ligne et les modes de passages retenus permettent l'insertion exemplaire fixée par le ministère. **Dans l'attente de la satisfaction des demandes locales, il me semble donc nécessaire de maintenir nos conditions préalablement définies** et de réserver à une délibération ultérieure notre éventuelle participation financière aux travaux de la L.G.V..

J'ajoute aussi que les nouvelles sollicitations de l'État pour le financement des études postérieures à l'Enquête d'Utilité Publique et de la politique d'aménagement foncier anticipée ne seront satisfaites que lorsque ces points auront été pris en compte.

Je rappelle enfin le vœu exprimé en DM1 2010 demandant à R.F.F. qu'une proposition d'acquisition foncière soit systématiquement faite aux propriétaires des biens situés à 250 m de la ligne.

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 le vœu adopté par l'Assemblée départementale le 17 novembre 2011,

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 la Ligne à Grande Vitesse (L.G.V.) Sud-Europe Atlantique (S.E.A.) permettant de relier Toulouse à Paris ainsi que de la position du Conseil Général ;
- Décide, dans l'attente de la satisfaction des demandes locales, de maintenir les conditions préalables définies et de réserver à une délibération ultérieure une éventuelle participation financière du Conseil Général aux travaux de la L.G.V..

Adopté à l'unanimité.

Le Président,