

PREFET DE TARN-ET-GARONNE

DIRECTION INTERMINISTERIELLE
DE LA STRATEGIE DE L'ETAT,
DES RESSOURCES HUMAINES
ET DES MOYENS

Mission Veille Stratégique
et Observatoire des Territoires

Castelsarrasin le 10 juin 2011

Implantation de la LGV dans le Tarn et Garonne

**Commission consultative du 1^{er} juin 2011, groupe 1
17 h Maison de l'emploi et de la Formation Valence d'Agen**

Personnes présentes:

- Monsieur le Préfet de Tarn et Garonne, accompagné du sous préfet de Castelsarrasin , et de représentants des services de l'État (préfecture : M. Richet, DDT : M.M. Duquesne et Massip, DREAL : M. Pichot);
- Monsieur Baylet, ancien ministre, Président du Conseil Général
- Mme Sylvia Pinel, députée de la 2^{ème} circonscription du Tarn et Garonne
- RFF : représenté par M. Maudet, chef de mission GPSO, M. Castan, chef de l'unité Toulouse de GPSO, M. Pasquier du bureau d'études Arcadis.
- Le Conseil Général et Communauté des deux rives: M. Jean Michel Baylet,
- Les communes suivantes, représentées par leur maire, adjoint, ou délégué :
 - Auvillar :M.M. Moneste Jean Michel, et Renaud Olivier, adjoints
 - Donzac : M. Jean Paul Terenne, maire, et M. Remy Michel, adjoint
 - Dunes, M. Christian Astruc, maire et conseiller général,
 - Le Pin, M. Jean Pierre Lambert, adjoint
 - Merles : M. Mazet, maire, et M. Serge Sergas, adjoint
 - Saint Cirice : M. Raymond Benvenuto, maire,
 - Saint Loup : M. Robert Baffalio, maire,
 - Saint Michel : M. Henri Alibert, maire,
- Le Conseil Régional représenté par M. Julien Bénos, chargé de mission LGV,
- Assistaient en outre M. Jean François Denat, direction voirie et aménagement au Conseil Général de Tarn et Garonne.

Monsieur Baylet ouvre la séance en remerciant la présence du préfet et en soulignant son initiative pour cette réunion. Il rappelle le déroulement de la procédure depuis deux années. Il a souhaité pour répondre aux inquiétudes survenues suite à des interprétations de

documents, que le point soit fait et que l'on vérifie comment les projets pouvaient évoluer dans les différents secteurs, sachant que le 16 juin se tient le COTER, qui fera des propositions au COPIL, à Bordeaux fin juin, avant la décision ministérielle attendue à la fin de l'année. Il s'agit donc des dernières réunions avant la finalisation du projet de tracé à approfondir, qui servira de base à la préparation du tracé soumis à l'enquête publique.

Monsieur le préfet remercie M. Baylet de l'accueil à Valence d'Agen pour cette réunion. Il rappelle qu'en Tarn et Garonne, 29 communes sont concernées par le tracé, sur 75 km. Monsieur le préfet rappelle les différentes étapes du projet : après la définition du fuseau, en mai 2010 (avec une légère évolution du fuseau entre janvier et mai 2010), les élus ont examiné les hypothèses de tracés en octobre 2010. Ces hypothèses ont été comparées (du point de vue des différents impacts: environnement, fonctionnalités, techniques/coûts) et les résultats ont été présentés aux élus en avril 2011, notamment sur le secteur d'Auvillar afin de déterminer les plus pertinentes.

Monsieur le préfet confirme le calendrier et notamment la prochaine réunion du comité de pilotage qui aura lieu à Bordeaux le 23 juin afin de valider le tracé « à approfondir » pour la suite des études.

Les réunions des commissions consultatives ont pour objet de préparer ces deux réunions importantes (COTER et COPIL).

Le projet de tracé consolidé devrait être établi à la fin de l'année, ce qui permettra à RFF de préparer le dossier d'utilité publique, avec l'étude d'impact, l'enquête devant se dérouler courant 2013, pour une mise en service de la LGV en 2020.
Il remercie enfin M. Maudet de sa présence.

Monsieur Maudet précise qu'après le comité de pilotage du 23 juin, RFF a prévu une phase d'optimisation du tracé sur la base des orientations décidées par le comité de pilotage. Il précise que RFF proposera une nouvelle phase de concertation à l'automne, notamment pour apporter des informations sur les réponses de RFF aux questions relatives aux enjeux environnementaux et économiques.

1) Présentation du projet de tracé proposé par RFF:

Monsieur Castan présente, à partir d'un diaporama, la méthode d'analyse des différentes hypothèses de tracé prenant en compte le domaine environnemental (humain, naturel, physique et paysager), le domaine fonctionnel, et le domaine technico-économique. L'ensemble de ces travaux permet de proposer une hypothèse à approfondir.

Puis il passe à la présentation du projet de tracé proposé par RFF, par secteur (H et I), situé sur les communes représentées au groupe 1.

RFF propose l'hypothèse de tracé 232, en insistant sur les pistes d'optimisation qui restent à étudier pour améliorer son insertion dans le milieu agricole.

La présentation du tracé grâce à une maquette en trois dimensions, pour les secteurs où elle est disponible, permet de mieux visualiser le tracé proposé.

2) Observations générales:

Sur l'ensemble du secteur, en comparant les deux hypothèses pressenties, on observe qu'une trentaine (27 habitations exactement) sont impactées sur la 232, contre 24 sur l'autre hypothèse. Il est fait observer que seules les maisons situées dans la limite des emprises de la ligne entrent dans la statistique, alors que la comparaison mériterait de prendre en considération un espace plus large. Il est notamment souhaité de raisonner en fonction de la distance correspondant aux indemnités.

Monsieur Baylet souhaite que l'on fasse le bilan du nombre de maisons impactées par la ligne LGV.

Afin d'avoir une vision claire, Monsieur le préfet souhaite que l'on connaisse le nombre d'habitations situées sur l'emprise du tracé, et celles dans sa proximité (50 mètres, 100, 150 mètres)

Concernant l'acoustique, RFF a une obligation de résultats. Des mesures de bruit avant le projet permettront de caractériser l'ambiance initiale, et d'anticiper la mise en place des équipements de lutte contre le bruit. L'étude prend donc en compte l'impact global, en cumulant les bruits (autoroute et voie ferrée notamment).

Monsieur le maire de Saint Cirice estime que les études ayant montré le tracé le plus favorable, toutes décisions pouvant être considérées comme des accommodements doivent être exclues, pour que les élus soient en mesure de répondre sur des bases objectives lorsqu'ils sont interpellés.

Sur les estimations des acquisitions foncières, Monsieur Maudet répond que pour l'indemnisation des terres agricoles, RFF dispose des estimations effectuées par France Domaine qui donne lieu ensuite à négociation. Des protocoles d'accord sont signés avec les chambres d'agriculture départementales. A titre d'exemple le prix moyen des acquisitions foncières sur la ligne Rhin Rhône était supérieur de 5 % à l'estimation domaniale. Les pertes de revenus agricoles sur la période considérée et celle de la reconstitution des productions sont prises en considération.

Une demande est effectuée en séance pour une proposition systématique d'indemnisation pour les maisons situées entre la LGV et l'autoroute (la LGV porte un préjudice particulier en ce cas).

3) Tour de table des communes présentes:

Dunes:

Souhait de descendre la ligne vers le sud, à Maffre. Passage au plus près de l'autoroute pour éviter la ferme au lieu-dit Grandes Bordes. Le souhait est de coller le plus à l'autoroute, vers le sud, en s'éloignant du lieu-dit Pauquet.

Donzac:

La question se pose de l'acquisition des maisons situées en proximité de la ligne, par une indemnisation au-delà des 25 mètres (hameau de Crabet). Le problème se pose surtout pour des maisons en bordure de déblais.

Saint Loup:

A Stéroux, il existe 2 maisons à proximité de part et d'autre de la ligne, la question de l'acquisition sera posée. On note que la satisfaction donnée aux communes précédentes d'un passage plus au sud induit des impacts sur la commune de Saint Loup. L'impact est surtout sur les terres agricoles; Mme le députée fait observer que l'aménagement foncier devra être soigné, et particulièrement en ce qui concerne les conditions d'exploitation pour les agriculteurs.

Saint Cirice:

Une zone boisée en ZNIEFF, devra être si possible évitée, ce qui ne permet pas de s'éloigner du lieu-dit Cantoraine, dont la ligne passe sur les habitations.

Pour le maire, l'impact sur le patrimoine est très important. Un hameau, un restaurant, un ancien moulin seront situés sous le viaduc de franchissement de l'Arrats. Il semble pour le maire que toutes ces habitations devraient se voir proposer une indemnisation. Si elles sont délaissées, la commune perd un tiers de sa population.

Monsieur Maudet souligne la contrainte visuelle, mais précise que du point de vue phonique l'incidence est moindre.

M. le maire indique que la réponse ne peut être que la proposition de l'indemnisation, car il n'est pas envisageable de laisser les familles vivre sous le viaduc.

Auvillar:

Les élus d'Auvillar rappellent qu'il y a un an et demi, le fuseau proposé a été modifié. Des engagements ont été pris pour un passage au plus près de l'autoroute, assorti d'un franchissement souterrain, satisfaisant pour la commune. Or, ce tracé est négligé pour des motifs économiques. Pour les élus d'Auvillar, le surcoût ne doit pas être rédhibitoire. La bonne foi du maître d'ouvrage n'est pas en cause.

M. Maudet rappelle la chronologie des faits, et que la modification du fuseau résulte des études complémentaires, afin d'offrir plusieurs hypothèses de tracés au nord et au sud. Ces deux familles d'hypothèses ont été étudiées, en fonction de critères de protection du site, et d'impact le plus limité possible sur les activités agricoles, aboutissant aux deux projets de tracés. L'aspect coût/avantage a dû être pris en considération, d'où l'impossibilité de proposer une hypothèse assortie d'un surcoût important, (135 M€), alors qu'une autre solution existe.

Monsieur le préfet estime que les deux positions sont légitimes. Les différentes solutions ont des conséquences sur les autres communes, et il faut faire un bilan global; le surcoût devra être supporté par la collectivité et non par le maître d'ouvrage.

Monsieur Baylet précise qu'il convient de conserver une bonne entente entre les communes, il compte sur l'appui de l'État pour ce faire. Dans ce débat financier, le Conseil

Général ne s'engagera que si des solutions acceptables sont trouvées aux problèmes les plus sensibles recensés.

Le siège d'exploitation de Chouret se situe à 50 mètres du bord du déblai. Des réseaux d'eau distribuent l'eau d'irrigation. Il est exclu que l'eau soit coupée en dehors d'interventions ponctuelles de déviation.

Au lieu-dit Beugin, deux habitations sont impactées (une seule et même exploitation) : la problématique posée est la continuité de l'exploitation (répartition des deux côtés de la ligne)

Au lieu-dit La Blanquette, un artisan et un exploitant agricole seront amenés à déménager; le siège d'exploitation de l'agriculteur se situant à une distance plus éloignée (La Planèze)

Saint Michel:

Pour le maire, l'engagement de passer au plus près de l'autoroute n'a pas été tenu, avec tunnel et tranchée couverte. Le projet proposé impacte deux exploitations: lieu dit Borde Neuve, Taunipau. La ligne passe sur une maison en bordure de la D12. Au lieu-dit Rode une maison est située à 60 mètres.

Merles :

Le tracé est proche de l'autoroute, conformément aux souhaits exprimés. Au lieu-dit Pujade, la ligne passe à 50 mètres d'une maison.

Le Pin:

Le tracé se jumèle à l'autoroute, comme souhaité. Il est toutefois indiqué la traversée d'un verger.

Conclusion :

Monsieur Baylet rappelle que ce secteur est le plus impacté sur le parcours de la LGV Bordeaux Toulouse; il existe beaucoup de travail à faire. Quel que soit le tracé retenu, le président du Conseil Général estime que de nombreuses questions reçoivent des réponses non satisfaisantes, et qu'il conviendra de retravailler le projet.

Monsieur Maudet répond que des études complémentaires pourront aboutir à des aménagements qui pourront réduire les écarts.


Monsieur Baylet attend des efforts sur les reprises des maisons et des indemnisations.

Monsieur le préfet souligne l'aspect délicat de la mission de concertation, il souligne:

- Le caractère difficile du secteur,
- Dans la présentation de RFF, des solutions ponctuelles pour certaines communes paraissent possibles, pour d'autres, l'impact de ce tracé est moins important.
- Les difficultés particulières des villages de Saint Cirice, et Auvillar ont été entendues, et seront signalées au préfet de région.
- RFF doit étudier les ajustements permettant de réduire les écarts entre les attentes et le projet de tracé préférentiel.

L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur le préfet remercie l'ensemble des participants,
et clôt la réunion.

Le Préfet

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'F. SUDRY', is written over a solid horizontal line.

Fabien SUDRY