

Réunion de la commission consultative Département du Tarn-et-Garonne

Type de document	Relevé d'échanges et de conclusions
Commission consultative	Département du Tarn-et-Garonne, Groupe 3 avec les communes de : LA VILLE-DIEU-DU-TEMPLE, BRESSOLS, LACOURT SAINT PIERRE, MONTAUBAN, MONTBARTIER, SAINT PORQUIER, MONTBETON, ESCATALENS
Date de la réunion	14 Janvier 2011 à 9h30
Lieu de réunion	Préfecture de Montauban
Validation du relevé par le Préfet du Tarn-et-Garonne.	

Synthèse des échanges et avis de la commission consultative

Monsieur le préfet ouvre la séance en indiquant les deux points inscrits à l'ordre du jour de la séance.

Il s'agit dans un premier temps de présenter l'arrêté préfectoral dit de « prise en considération du projet » et de ses conséquences en matière d'urbanisme en date du 6 décembre 2010, et dans un second temps, d'examiner les hypothèses de tracé de la nouvelle ligne afin de se prononcer sur celles qui feront l'objet au printemps d'une analyse comparative effectuée par RFF.

Monsieur le Préfet rappelle le contexte dans lequel s'inscrit cette commission consultative.

Il indique que les hypothèses de tracé qui vont être présentées par RFF sont le fruit des études menées et de la concertation mise en place avec les élus locaux, les associations de riverains et les groupes de travail depuis la décision ministérielle de septembre 2010.

Monsieur le Préfet présente la configuration des quatre groupes homogènes de la commission consultative en soulignant que celle-ci doit permettre une meilleure concertation pour aboutir à un travail plus efficace.

1. La prise en considération dans les projets d'urbanisme des contraintes de la LGV

La présentation est effectuée par M. Michel Filipi, services de la Direction Départementale des Territoires.

L'arrêté préfectoral du 6 décembre 2010 a pour but de mettre en place un dispositif de sursis à statuer aux demandes d'autorisation, de construction ou d'occupation du sol situées dans la bande du fuseau « D ».

Il s'applique aux demandes de permis de construire, de permis d'aménager et aux déclarations préalables, demandes déposées à compter du 15 décembre 2010. Quant aux certificats d'urbanisme, l'information portera également sur la possibilité d'un sursis à statuer ultérieur.

Cette procédure d'urbanisme permet à l'autorité compétente de reporter temporairement la décision sur une demande d'autorisation. Elle présente un double avantage : pour l'intérêt public, elle a pour but de préserver la faisabilité de l'ouvrage à venir et pour le particulier ou l'aménageur de les informer en amont de leur projet.

Cette procédure est mise en place à partir d'un dispositif associant la mairie qui réceptionne les demandes, le service instructeur qui saisira RFF, appelé à émettre un avis systématiquement sur les demandes d'urbanisme se situant à l'intérieur du fuseau, et le préfet qui fera part de son avis, le cas échéant, conforme si le projet est de nature à compromettre ou à rendre plus onéreuse la réalisation de la ligne LGV. En fonction du territoire, les Délégations Territoriales d'Aménagement (DTA) de Castelsarrasin ou de Montauban, seront des interlocuteurs privilégiés dans cette procédure.

M. le Préfet précise que depuis le 15 décembre 2010, date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral, dix demandes d'urbanisme situées dans le fuseau ont fait l'objet de cette instruction. Sur ces 7 dossiers, 6 ont fait l'objet d'un avis favorable, le septième étant encore en cours d'instruction.

Les membres de la commission font état du risque de geler certaines parcelles pendant la phase de définition du tracé définitif.

Monsieur le Préfet souligne donc la nécessité de définir un tracé pressenti dans les plus brefs délais afin de ne pas gêner le développement des territoires concernés. Au plus tard, le tracé à approfondir devrait être connu et arrêté par les instances de validation que sont le COPIL et le COTER en avril-mai 2011. Il sera ensuite affiné jusqu'en septembre.

Monsieur le Directeur Départemental des Territoires précise que les services de la Délégation Territoriales d'Aménagement compétente (DTA) se rapprocheront des communes afin d'examiner au cas par cas les difficultés de mise en application de ce dispositif.

2. Présentation des hypothèses de tracé

La commission consultative du groupe 3 est concernée par deux secteurs : celui de Saint-Porquier et celui de Montauban.

Secteur de Saint-Porquier (secteur dit « 250 »)

M. Castan précise que les hypothèses de tracé qui vont être présentées par le bureau d'études correspondent au courrier reçu préalablement à la séance, qui était accompagné de cartographies. Trois hypothèses sont déjà connues depuis le mois de novembre, auxquelles se rajoute une hypothèse issue de la concertation rajoutée en décembre.

a) Quatre hypothèses de tracés sont proposées pour le secteur 250

- Hypothèse 251 Nord Saint André- Nord Croix de l'Agneau : elle est proposée en limite Nord du fuseau, permet d'éviter un certain nombre de bâtis notamment en évitant par le Nord le hameau de Pradas
- Hypothèse 252 Nord Saint-André – Croix de l'Agneau : passage également au nord de Saint-André mais son positionnement est plus médian que l'hypothèse précédente, elle s'en distingue également par un raccordement différent à l'est du secteur.
- Hypothèse 253 Nord Saint-André – Nord Croix de l'Agneau : passage en sud Garonne avec un positionnement médian en milieu de secteur pour finir sur un passage au nord du fuseau
- Hypothèse 254 Nord Saint-André- Sud Pradas – Sud Croix de l'Agneau : passage au nord du fuseau en début de secteur puis redescend au sud avec sortie du fuseau sur quelques mètres pour éviter au sud le hameau de Pradas

RFF propose de ne pas retenir les hypothèses 251 et 253 car celles ci ne répondent pas à l'objectif d'éviter le maximum de bâti. Les hypothèses 252 et 254 sont préférées notamment avec un passage au nord de la commune de Saint-Porquier afin d'éviter le bâti du hameau de Saint-André et le hameau de Pradas.

b) Débat

Tour de table par commune.

Saint-Porquier : M. Le maire est satisfait du fait que l'hypothèse qui passait au sud du fuseau au niveau de sa commune soit abandonnée. Il précise avoir une préférence pour l'hypothèse 254.

Laville Dieu du Temple : M. Le maire indique que l'abandon de l'hypothèse 251 qui passait plus au nord est une bonne chose. Un examen devra être porté spécifiquement sur les terres agricoles, notamment pour une exploitation qui pourrait perdre son unité si l'hypothèse 252 était retenue. M. le maire attire également l'attention sur le cours d'eau de Larone qui irrigue tout le secteur.

Escatalens : La commune n'est pas concernée par les hypothèses de tracé.

Montbeton : L'hypothèse de tracé supprimée (HT 251) enlève l'impact sur de nombreuses maisons. Il se dégage une préférence pour l'hypothèse 254. Toutefois, le tracé impactera une exploitation agricole doublée d'une habitation, une attention particulière devra y être apportée.

Lacourt Saint Pierre : M. le maire souhaite une protection au sud de Pradas des deux côtés du passage de la ligne et un passage sous le canal. Par ailleurs, il souligne l'impact de la ligne sur les structures agricoles.

A ce stade, RFF indique que l'étude du passage du canal de Montech est en cours et que les résultats devraient être connus au mois de mars.

Secteur de Montauban (secteur dit « 260 »)

Sur ce secteur, comme pour le précédent, trois hypothèses étaient déjà connues depuis octobre 2010. La quatrième est, quant à elle, née de la concertation, et a été présentée au mois de décembre 2010.

a) Quatre hypothèses de tracés sont proposées pour le secteur 260

- Hypothèse 261 Nord Croix de l'Agneau – Ouest A62 : positionnée en limite nord dans la partie ouest du fuseau, en position médiane pour la gare à hauteur de Bressols et se rapproche de l'A62 dans sa partie Sud.
- Hypothèse 262 Croix de l'Agneau- Jumelage A62 : Nord Saint-André – Croix de l'Agneau : passage également au nord de Saint-André mais son positionnement est plus médian que l'hypothèse précédente, demeure globalement équivalente pour le positionnement de la gare, se rapproche de l'A62 dans sa partie sud
- Hypothèse 263 Croix de l'Agneau – Nord Pérayrols –Jumelage A62 : passe au sud de Croix de l'Agneau puis au nord de Pérayrols, se positionne en partie médiane du fuseau sur la commune de Bressols, en fin de secteur se rapproche de l'hypothèse 262 dans une direction parallèle à l'A62
- Hypothèse 264 : passe à l'ouest, hors fuseau, pour éviter Pradas, puis bascule à l'est du fuseau jusqu'au canal, rejoint les autres hypothèses pour le franchissement de l'A62

RFF précise qu'une étude est en cours sur la faisabilité de tranchées couvertes sur ce secteur. Compte tenu de contraintes techniques et de sécurité, ces tranchées devraient être d'une longueur inférieure à 400 mètres et ne doivent pas entrer dans la nappe phréatique. Deux ou trois tranchées sont envisageables en fonction des différentes hypothèses (Nord Pradas, Sud Croix de l'Agneau et à l'interférence d'une RD avant le canal).

RFF propose de ne pas retenir l'hypothèse 261 et de conserver les 262, 263 et 264. Par ailleurs, une étude est également en cours quant au franchissement de la ligne ferroviaire existante, afin de comparer son franchissement en plaçant la LGV au-dessus et le cas inverse où c'est la ligne existante qui passe au-dessus.

b) Débat

Montauban : Mme le député-maire de Montauban insiste sur la nécessité d'une étude approfondie, en cours de réalisation par RFF, quant au croisement de la ligne LGV avec celle existante du TER et dont les conclusions auront une forte conséquence sur la gare elle-même. Elle indique de plus qu'à ce point de croisement, la nappe phréatique est très proche, limitant ainsi les possibilités d'enfouissement.

Bressols : Préférence pour l'hypothèse nord. Toutefois, le maire s'étonne de la nouvelle possibilité quant au franchissement de la ligne TER. RFF indique qu'aucune stratégie n'est encore arrêtée. Le maire sollicite un examen très fin quant au bâti qui ne sera pas exproprié. Enfin, en fonction des nombreuses variations de hauteur de ligne, il demande à être associé au plus près aux études qui sont menées dans ce domaine. Il considère qu'un passage au-dessus permettrait de résoudre plus

facilement les problématiques de transparence des réseaux. Enfin, le maire attire l'attention de RFF en reprenant les termes utilisés par le ministre Borloo qui évoquait « une insertion exemplaire » dans la décision du 27 septembre 2010.

Montbartier : La commune est très peu impactée par les hypothèses de tracé.

M. le Préfet sollicite RFF pour qu'une attention toute particulière soit portée donc à la protection du hameau de Pradas et sur la nécessité de travailler le plus rapidement possible de façon plus poussée en collaboration avec le maire de Bressols sur les impacts attendus sur la commune.

M. le Préfet conclut cette partie en indiquant que l'analyse comparative concernera les hypothèses 252, 254, 262, 263, et 264.

3. Consultation du public

Mme Leclercq-Chéron fait un point intermédiaire sur la consultation du public qui a démarré le 20 décembre 2010.

Cette consultation du public a été rendue possible à travers la mise en place de présentoirs en mairies concernées et dans certains services publics présentant le projet par l'intermédiaire de brochures à disposition ainsi qu'à travers le site internet spécialement dédié au projet GPSO.

60 avis ont été recueillis pour le Tarn-et-Garonne (état provisoire du traitement des avis au 07/01) en majorité sur le site internet, les présentoirs étant peu utilisés. Les préoccupations demeurent la proximité de la ligne avec les habitations, la question de l'expropriation, des nuisances engendrées par la ligne et sur le positionnement de la gare.

D'autres étapes de consultations sont prévues au second et au troisième trimestre, respectivement sur les tracés comparés et sur le tracé consolidé accompagné des mesures d'insertion à envisager.

M. le maire de Bressols regrette que la période prévue pour cette consultation se situe en pleines vacances scolaires, périodes où la population est certainement moins présente et disponible.

Mme Barèges remercie RFF d'avoir pris en compte un certain nombre de remarques émises par les élus et les populations dans la définition de nouvelles hypothèses de tracé qui impacteront de manière moindre les habitats.

Mme Pinel note que l'hypothèse 254, issue de la concertation semble satisfaire les membres de la commission consultative, tant ceux du groupe 3 que ceux du groupe de Castelsarrasin où ce dossier a été vu la semaine dernière. Elle insiste toutefois sur la nécessité d'informer les acteurs locaux le plus rapidement possible sur ces hypothèses et sur les ouvrages à prévoir.

M. Collin indique avoir pleinement conscience de la situation délicate dans laquelle se trouvent les maires concernés aujourd'hui. Dans ce cadre, compte tenu du fait que le territoire de Bressols sera fortement touché et impacté par de nombreux ouvrages (franchissement canal, implantation gare, traversée autoroute), une attention toute particulière devra être portée sur cette commune.

M. le préfet conclut la séance en indiquant qu'il apparaît pertinent d'abandonner certaines hypothèses à ce jour, sachant d'autant plus que ce sont ces dernières qui ont pu, par le passé, créer certaines tensions.

Il note les améliorations en termes de moindre impact constaté sur les nouvelles hypothèses. Néanmoins, il souhaite que ces efforts se poursuivent notamment sur les secteurs les plus sensibles et sur certains points particuliers (couvertures sur le secteur, traversée du canal, enjeux complexes sur Bressols).

L'ordre du jour étant clos, Monsieur le préfet lève la séance en remerciant l'ensemble des participants.
