



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LOT-ET-GARONNE

Direction départementale des territoires
Service Territoires et Développement

Agen, le 21 DEC. 2012

Affaire suivie par : DUPOUTS Philippe
☎ 05 53 69 33 00
philippe.dupouts@lot-et-garonne.gouv.fr

LGV – GPSO

COMMISSION CONSULTATIVE SECTORIELLE DU 17/12/2012 DÉPARTEMENT LOT-ET-GARONNE

Secteur Sud-Est Agenais

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES ET CONCLUSIONS

P.J. : - 1 fiche d'émargement des participants à la réunion
- Un extrait de plan avec différents tracés

• Introduction

M. Le Préfet rappelle que deux commissions sectorielles se sont tenues en juillet dernier pour le secteur de Xaintrailles et le secteur de la gare nouvelle pour se prononcer sur les tracés proposés par RFF préalablement au comité de pilotage du 26 octobre 2012.

La commission consultative consacrée au secteur de Layrac a quant à elle été reportée en raison de la démission de la majorité du conseil municipal de Layrac. Elle se tient aujourd'hui, le COPIL ayant demandé à RFF de poursuivre la concertation de proximité après les élections municipales de Layrac afin de recueillir l'avis des élus locaux concernés sur les différentes hypothèses de tracé pour début décembre 2012.

Le 10 décembre, RFF a présenté aux élus concernés les résultats de l'analyse des hypothèses de tracés sur le secteur y compris la dernière proposition de Layrac d'un tracé alternatif. M. le Préfet rendra compte des avis exprimés au cours de la réunion d'aujourd'hui au Préfet de région, préfet coordonnateur du GPSO qui adressera avant la fin de l'année 2012 au Ministre le bilan de la concertation menée sur les secteurs laissés en suspens par le Copil en vue de préparer la décision ministérielle qui doit acter le tracé qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique.

- **Présentation des options de tracé**

M. Castan présente l'hypothèse H228, optimisation de l'hypothèse H226 permettant d'en améliorer l'insertion en diminuant le coût. L'hypothèse se caractérise par un tracé en plan identique à l'hypothèse H226 et une meilleure insertion grâce à un abaissement du profil en long sur la commune de Layrac conjoint à un franchissement par-dessus l'autoroute A62 avant l'entrée en tunnel sous Moirax.

Il présente l'analyse comparative multi-domaine portant sur les 4 hypothèses étudiées pour la traversée du secteur allant de Le Passage à Caudecoste (H222, 226, 227 et 228).

M. Tandonnet rappelle son opposition à l'option H227 et son souhait de ne pas faire naître de crainte injustifiée auprès des riverains concernés en évoquant une hypothèse qui semble devoir être écartée. RFF confirme que la poursuite de l'examen de cette option n'est pas envisagée.

M. Barrull rappelle sa demande d'une rencontre avec les riverains du chemin de Bernou afin d'affiner avec eux les conditions d'insertion des tracés. Par ailleurs, il interroge RFF sur le prolongement de la tranchée couverte sous le péage de l'autoroute coté centre routier.

M. Coz précise que la tranchée couverte est prolongée en déblais pour limiter l'emprise sur le centre routier, le profil en long du projet ne permettant pas une couverture à cet emplacement.

M. Pujol note que l'hypothèse H228 impacte fortement Layrac (habitations, entreprises, commerces) et remet en séance un document d'analyse présentant la proposition de la commune.

M. Benoit détaille les habitations, entreprises et commerces touchés par le tracé H228.

M. Bayle rappelle les difficultés de déterminer le tracé de moindre impact en tenant compte de l'ensemble des contraintes. Il explique les mesures prises pour remédier aux impacts sur l'activité économique. D'une manière générale, RFF s'attache à trouver des accords d'indemnisation avec les entreprises touchées pour permettre leur relocalisation et ne pas détruire d'emplois. Il en est de même pour l'habitat, pour lequel des solutions de relogement seront également recherchées..

Il rappelle que par rapport à H226, RFF a recherché une solution d'optimisation permettant également d'améliorer les conditions de passage à Layrac. Ceci a conduit à l'hypothèse H228 qui dans les phases ultérieures de définition du projet pourra encore faire l'objet d'amélioration pour l'insertion vis-à-vis de Layrac.

M. Pujol et sa nouvelle équipe municipale souhaitent une évolution du tracé H228, sans incidence sur les autres communes.

M. Baron rappelle les principes exposés dans le document remis ce jour par la commune, à savoir l'évitement du double franchissement de l'autoroute A62 en franchissant le Gers au niveau de sa confluence avec Garonne. Le ralentissement de la circulation des trains, conséquence de cette évolution, ne lui paraît pas significatif, pas plus que le différentiel de coût.

RFF a conçu une proposition (tracé orange) à partir de la proposition de Layrac (tracé vert). repérés sur plan joint. L'échange approfondi intervenu le 10 décembre s'est tenu sur la base de cette adaptation de tracé proposée par RFF qui ne répond pas aux attentes des élus. Les élus de Layrac partagent la conclusion de RFF qui est défavorable à ce tracé orange. Ils considèrent néanmoins que RFF n'a pas étudié dûment leur proposition.

M. Tandonnet comprend la demande de Layrac qui présente l'avantage de diminuer les impacts sur l'habitat et l'activité économique, mais sa faisabilité doit donc être vérifiée.

M. Plo soutient la proposition de Layrac qui ne modifie pas le projet sur la commune de Caudecoste.

RFF rappelle que le référentiel technique de construction des LGV impose des contraintes géométriques auxquelles il ne peut être dérogé, comme le montre le retour d'expérience de la construction des LGV depuis l'origine. La proximité de la gare d'Agen, où tous les trains ne s'arrêteront pas, ne constitue pas une raison pour accepter un ralentissement de tous les trains sur plusieurs kilomètres.

M. Bayle explique comment RFF a travaillé à partir de la proposition de Layrac pour construire deux hypothèses de tracé en intégrant correctement les contraintes géométriques définies pour la sécurité et le confort du transport à grande vitesse (raccordements entre zones de courbures ou d'altimétrie différentes). Le tracé vert correspond à la demande de la commune mais présente de trop fortes contraintes techniques, hydrauliques notamment (avec également des enjeux environnementaux). RFF a donc prolongé la réflexion en recherchant un tracé techniquement possible à partir de la proposition de la commune, soit le tracé orange. Ce tracé dégrade les performances techniques et aggrave sensiblement le coût du projet.

L'ensemble de ces éléments d'analyse conduit RFF à conclure que la proposition ne peut pas être retenue pour la poursuite des études, l'alternative se place maintenant entre H222 et H228.

A la demande du préfet, M. Coz détaille les difficultés relatives au tracé revendiqué par la commune (tracé vert) :

- présence d'un viaduc longeant le Gers en rive droite de façon trop proche avec des conséquences techniques très contraignantes pour assurer la transparence hydraulique ;
- destruction de l'environnement naturel et paysager des "chutes des coteaux de Gascogne" en bordure de Garonne ;
- difficultés techniques d'enchaînement du tracé entre la sortie du tunnel de Moirax, le coteau suivi d'un talweg instable puis le franchissement de la confluence Gers/Garonne.
- non respect du référentiel technique

M. Pujol rappelle que la présence de monuments historiques classés à Layrac mérite tout autant une protection que les "chutes des coteaux de Gascogne".

M. Baron objecte que l'hypothèse H228 nécessite deux talus de part et d'autre de la ligne Agen-Auch, qu'il considère inadaptes pour faire face à une crue du Gers dans la mesure où ces talus pourraient renvoyer l'eau sur les habitations voisines.

M. Dezalos et Mme Lousteau demandent une étude hydraulique pour l'hypothèse H228.

RFF précise que cette étude a été menée et a permis de conclure que les dispositions constructives prévues étaient suffisantes pour éviter un impact du fait des crues du Gers. Ce secteur correspond d'ailleurs davantage à une zone de débordement et de stockage que d'écoulement compte-tenu de la présence de l'A62. Les deux ouvrages de décharge prévus sous l'autoroute A62 devraient même permettre d'améliorer la situation avec une légère baisse des niveaux de crue. Il est rappelé également que le dimensionnement des ouvrages sera affiné jusqu'en phase d'études détaillées, la procédure loi sur l'eau et les autorisations en découlant fixant les conditions précises pour garantir la transparence hydraulique.

M. Dionis souligne deux points :

- le non respect du référentiel technique en matière de grande vitesse qui relève d'un arbitrage politique sur la base des études à présenter par RFF ;

- le scepticisme des élus sur les questions hydrauliques pour lequel RFF doit apporter les éléments d'étude.

M. Dionis prend acte du progrès réalisé dans le cadre de la concertation permettant d'évoluer du tracé H222 initialement proposé par RFF, vers H226 puis maintenant H228.

La CAA se déclare satisfaite de l'amélioration qu'apporte l'hypothèse H228. En outre, l'ensemble des élus présents de la CAA souhaite que soit développée la comparaison entre H228 et la proposition de Layrac (tracé vert).

RFF estime, au vu de la connaissance acquise sur ce secteur au fil des études de la recherche de tracé, que le tracé vert ne peut pas être mis en œuvre à des conditions économiques raisonnables, compte-tenu notamment des contraintes hydrauliques et techniques. En outre, il n'est pas envisageable de son point de vue de s'écarter des normes retenues pour la conception de l'ensemble de la ligne.

Les services de l'Etat rappellent que cette réunion a pour objet de recueillir l'avis des élus locaux sur les différentes hypothèses de tracé de façon à ce qu'un bilan de la concertation puisse être adressé dans les plus brefs délais par le préfet de région au ministre afin d'éclairer le choix du tracé à porter à l'enquête publique.

M. Dézalos souligne que la CAA est favorable au tracé H228 s'il n'est pas possible de réaliser un « H228 bis » (tracé vert).

M. Bourquin précise que le Conseil général du Lot-et-Garonne soutient la position de la CAA.

Cette position, exprimée par la CAA, n'est pas remise en cause par les autres membres de la commission consultative qui souhaitent toutefois que RFF apporte la confirmation des arguments réhibitoires à l'égard de la proposition de la commune de Layrac, visant à s'écarter du bourg.

• Conclusion

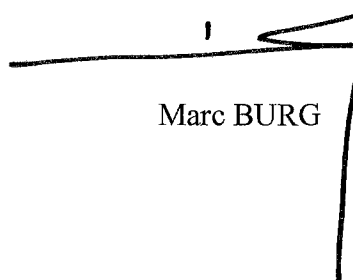
En conclusion, le Préfet note que la Commission consultative sectorielle reconnaît l'avancée que représente l'hypothèse de tracé H228 par rapport à H226. Il demande à RFF de développer les arguments techniques confirmant la non pertinence de la proposition variante H228bis (tracé vert) et de les présenter au conseil municipal dans les meilleurs délais.

• Calendrier des prochaines étapes et conventions de financement

RFF présente ces deux sujets.

M. Dézalos attire l'attention sur l'élaboration en cours d'un PLU intercommunal en agenais dont l'approbation pourrait intervenir avant juillet 2013.

Le préfet de Lot-et-Garonne


Marc BURG