



Publié le 18/05/2010 08:44 - Modifié le 18/05/2010 à 10:23 | Jean-Marie Decorse

LGV : le tracé définitif est sur les rails

Train

ZOOM



Elle était largement préconisée ; la voilà chaudement recommandée. La variante « D », dont on savait déjà qu'elle emportait la préférence de Réseau Ferré de France, devrait constituer l'itinéraire de prédilection emprunté par la future ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse.

Hier, lors de la réunion du comité territorial (Coter) qui se déroulait à la préfecture de région, ce choix a été confirmé, mais avec un certain nombre de réserves de la part des élus. Sur les quatre fuseaux de passage d'une largeur de 1 000 mètres qui s'ouvraient à la concertation, Réseau Ferré aura donc maintenu son choix pour la quatrième solution, la seule à même de limiter l'impact environnemental. « Le Coter a retenu la proposition « D » comme présentant le meilleur compromis entre enjeux humains, environnementaux et économiques », indiquait hier soir dans un communiqué Dominique Bur, préfet de Midi-Pyrénées. Par ailleurs, le comité a avalisé la proposition d'un ajustement du fuseau au niveau d'Auvillar (82) pour le rapprocher du tracé de l'autoroute.

SECTEURS SENSIBLES

Depuis janvier, les rendez-vous et les audiences se sont succédé pour venir nourrir les études comparatives. La semaine dernière encore, une délégation du syndicat des viticulteurs de Fronton avait été reçue par le représentant de l'État dans le Tarn-et-Garonne. Réseau Ferré s'est engagé à compenser le vignoble impacté par le tracé par des subventions de pour financer d'autres replantations. Quel sillon emprunte ce fuseau qui finit par s'imposer à tous ? Sur l'axe Toulouse-Montauban, le futur tracé partira de Saint-Jory avec un tunnel sous Pompignan, pour suivre ensuite l'autoroute A62 par l'ouest entre Fronton et Campsas. L'itinéraire passera au sud de l'agglomération montalbanaise



entre Montbeton et Lacourt-Saint-Pierre au niveau des deux lignes à haute tension.

Prochaine étape dans cette longue aventure où la LGV confirme son ancrage territorial : la réunion du comité de pilotage (Copil) qui sera organisée à Bordeaux le 31 mai. Ce même comité se prononcera de manière définitive sur le choix du faisceau, avant que le dossier n'arrive pour validation

sur le bureau du ministre des Transports Dominique Bussereau.

Mais auparavant, la réunion d'hier a énoncé un certain nombre de règles d'observance. Il a été décidé d'appeler l'attention du Copil sur la nécessité d'aller plus loin dans les études d'aménagements des secteurs les plus sensibles dans le domaine de l'environnement et de l'habitat. C'est notamment le cas d'Auvillar, du passage entre Montbeton et Lacourt St-Pierre jusqu'à Bressols, ainsi que de la sortie du tunnel entre Pompignan et Saint-Rustice.

Coût : la note de plus en plus salée

Le communiqué de la préfecture transmis hier soir après la réunion du Coter Agen-Toulouse de la LGV fait l'impasse sur l'âpreté des échanges lors de cette réunion d'étape. La question de la participation des collectivités territoriales au financement de la ligne à grande vitesse a été largement évoquée. « Nous restons très préoccupés par l'absence de réponse du Gouvernement aux principales questions posées par les collectivités locales », indique Martin Malvy. Le président de la Région Midi-Pyrénées indique que Pierre Izard, président du conseil général de Haute-Garonne, Pierre Cohen, président du Grand Toulouse, et lui-même ont écrit au Premier ministre François Fillon en soulignant que leurs collectivités n'ont à ce jour « obtenu aucune garantie de retour et d'engagements sur le financement Bordeaux-Toulouse, ni sur la prise en compte de l'unicité de l'itinéraire Tours-Bordeaux-Toulouse comme constituant un tout ». Les trois collectivités, qui sont pour Midi-Pyrénées les trois principaux financeurs locaux de la LGV, mettent en garde l'État : « Sans avancée notoire sur ce sujet, et sans nous dédire, nous serons dans la contrainte de proposer à nos assemblées de décider du report de nos interventions financières sur Bordeaux-Tours au moment où le dossier sera intégralement bouclé », ont indiqué les élus dans leur courrier. De son côté, Jean-Michel Baylet, président du conseil général du Tarn-et-Garonne rappelle : « A l'heure où la réforme de l'État exige des collectivités encore plus d'efforts, le coût de cette réalisation aura des conséquences néfastes sur le plan financier » .

Par ailleurs, il est souligné que RFF doit prendre en compte les aménagements spéciaux proposés pour Auvillar, Montbeton, Lacourt -Saint-Pierre et Pompignan. Le faisceau choisi doit passer au plus loin des habitations et RFF doit s'engager à répondre aux propositions alternatives présentées par les riverains de l'ouest du Tarn-et-Garonne », indique le représentant du Tarn-et-Garonne.

«Le moins de nuisances...»

Sylvia Pinel, députée de Tarn-et-Garonne est longuement intervenue hier matin lors du comité territorial : « Nous avons réaffirmé notre volonté de rechercher le fuseau qui impacte le moins d'habitations et d'activités économiques.

Nous nous sommes fait le relais des maires des communes du département -entre Auvillar et Pompignan- qui ont besoin d'aménagements (tunnels, viaduc) pour avoir le moins de nuisances possibles.

Nous avons demandé aussi que les propositions de l'Union de sauvegarde des villages puissent obtenir des réponses précises.

Ensuite on attendra le mois de septembre et l'arrêté que prendra Dominique Bussereau le secrétaire d'État aux transports pour valider le fuseau.

Et qu'à l'intérieur de ce fuseau il propose des tracés plus resserrés à étudier. »

