

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

3^{ème} REUNION DE 2005

Séance du 27 juin 2005

CG 05/3^{ème}/VI-03

**IMPACT ECONOMIQUE DE LA FUTURE LIGNE
A GRANDE VITESSE SUR LE TARN-ET-GARONNE**

La création à dix, quinze ans d'une ligne à grande vitesse entre Toulouse et Bordeaux mettra Toulouse à trois heures de Paris (au lieu de 5 heures actuellement) et bien évidemment Montauban et le Tarn-et-Garonne à 3 heures de la capitale. C'est un bouleversement dans les modes de transports, auquel nous allons assister dans les prochaines années.

Aussi, mes chers Collègues je vous propose, dès à présent, que nous prenions des positions de principe afin que nous soyons acteurs, et acteurs majeurs, de cette mutation à venir qui va marquer de son empreinte le développement économique de notre département.

Le débat public qui s'est ouvert le 8 juin 2005, permettra, à la Commission Particulière du Débat Public, de recueillir tous les avis et de rendre ses conclusions à la fin de l'année 2005.

La première étape de ce vaste débat aura lieu, en Tarn-et-Garonne, le 28 juin prochain à Montauban.

J'ai souhaité que notre position soit portée par une décision solennelle de notre Assemblée afin qu'elle marque notre volonté de voir se réaliser, autour de Montauban, **une gare T.G.V.**

C'est à partir des conclusions de la Commission Particulière du Débat Public que Réseau Ferré de France et la S.N.C.F. se prononceront, dans les trois mois, sur le principe de la création d'une ligne à grande vitesse.

Ensuite, s'engageront les négociations sur le tracé. Elles conduiront, plus tard, à la déclaration d'utilité publique.

Aujourd'hui, c'est à un **acte fondateur de notre position** auquel je vous convie avec cette délibération.

En effet, la liaison grande vitesse traversera d'Est en Ouest tout le Département de Tarn-et-Garonne, le long de l'axe garonnais. C'est un faisceau de 77 kilomètres de long sur un kilomètre de large, soit l'équivalent de 7 700 ha de terres cultivées (vignes, céréales ou fruitiers), qui sera soustrait de la production dans un département à vocation agricole dominante, soit l'équivalent de plus de 200 exploitations tarn-et-garonnaises. Ce constat écarte déjà toute hypothèse d'une traversée « en tunnel » du territoire départemental sans retombées économiques.

Proche de la métropole toulousaine, le Tarn-et-Garonne est un carrefour de communication routière (A20 et A62) et ferroviaires (Limoges-Toulouse et Toulouse-Bordeaux). Le déport déjà constaté du trafic de l'axe Nord-Sud sur l'A20 en fait une alternative réelle au couloir rhodanien.

1 - Des comptages S.N.C.F., il ressort que les gares d'Agen (860 000 passagers) et de Montauban (780 000 passagers) ont une fréquentation quasi identique.

Les projections de populations respectives des deux agglomérations, réalisées dans l'étude, nous paraissent peu conformes aux réalités d'aujourd'hui, en particulier s'agissant de l'Agglomération Montalbanaise. En effet, dans la périphérie de Toulouse, cette agglomération se développe déjà à un rythme plus soutenu que celui d'Agen.

Il n'est pas interdit de penser que des études prochaines, plus fines, et tenant compte de la tendance présente, conduisent à un résultat inverse et place la gare de Montauban à un trafic supérieur à celui d'Agen par suite de l'implantation de la Ligne Grande Vitesse.

La première conclusion du Conseil Général de Tarn-et-Garonne souligne l'obligation pour, la Ligne Grande Vitesse, d'apporter au territoire départemental un équipement structurant compensant la servitude nouvelle créée sur son territoire rural.

Cette servitude doit s'accompagner d'un traitement pour le moins similaire à celui du Lot-et-Garonne et **l'implantation d'une gare T.G.V. s'avère indispensable en Tarn-et-Garonne.**

2 - Notre collectivité partage totalement les conclusions du dossier du maître d'ouvrage sur le nécessaire **rééquilibrage du territoire régional** en voie de métropolisation.

A l'examen des divers scénarios, on peut s'interroger sur la pertinence de réaliser seulement un raccordement Ouest de la gare existante de Montauban (même si ce scénario n'est pas pénalisant en terme de temps) et sur l'utilisation ensuite de la ligne ferrée existante entre Montauban et Toulouse afin d'assurer la poursuite de la desserte.

En effet, sur ce dernier axe, le cadencement futur des T.E.R. entre Toulouse et Montauban s'en trouverait limité, alors que le développement simultané de la capitale régionale et de la seconde ville de Midi Pyrénées créera à l'horizon 2020 une métropolisation de fait entre les deux villes.

En conséquence, la Région Midi-Pyrénées a prévu de passer le nombre de T.E.R. de 32 trains en 2004 à 150 sur la section la plus chargée à long terme. **D'où la nécessité de réaliser, dès l'ouverture de Toulouse-Bordeaux, une voie nouvelle dédiée à la Ligne Grande Vitesse.** (cf : annexe 1)

3 - Par ailleurs, le Conseil Général de Tarn-et-Garonne nourrit un projet de zone départementale à vocation logistique.

Le site qui sera retenu devra obligatoirement se situer à proximité de l'échangeur des autoroutes A 62 et A20 et disposer d'un embranchement ferroviaire.

L'étude technique, actuellement conduite par l'A.D.E. 82 pour notre compte, et les contacts pris avec les grands opérateurs internationaux de la logistique, indiquent que le positionnement du Tarn-et-Garonne, et singulièrement de la zone sud de Montauban, recueille de la part des professionnels un très vif intérêt. (cf : annexe 2)

Par ailleurs, cette zone dédiée à la logistique proche de l'agglomération toulousaine, viendrait relayer Eurocentre saturé dans les cinq prochaines années.

Il sera donc indispensable de traiter concomitamment **l'étude de la L.G.V. et celle du trafic du fret.** Ce projet de zone départementale à vocation logistique, essentiel en terme d'aménagement du territoire, doit être largement pris en compte dans le tracé de la ligne grande vitesse et dans le choix de l'implantation de la future gare.

Je vous prie donc, mes Chers Collègues, de délibérer sur les positions du Conseil Général et de me mandater pour les porter à la connaissance de la Commission Particulière du Débat Public, et bien évidemment de les défendre et les mettre en œuvre.

Vu le rapport de Monsieur le Président,

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

- Approuve les positions suivantes du Conseil Général concernant la future liaison à grande vitesse :
 - 1) elle doit desservir impérativement l'agglomération de Montauban, mais le choix de la gare centrale actuelle ne paraît pas le plus opportun en terme d'aménagement du territoire ;
 - 2) l'implantation d'une plate-forme multimodale au Sud de l'Agglomération de Montauban doit être étudiée en priorité,
Cette plate-forme intégrera le projet de zone départementale d'activité logistique, son raccordement ferré, la future gare T.G.V., et la liaison avec la gare actuelle de Montauban ;
 - 3) l'implantation de la nouvelle gare devra prendre en compte, éventuellement, les projets routiers du contournement Ouest de Montauban (cf : annexe 3) ;
 - 4) enfin, l'Assemblée départementale autorise Monsieur le Président à prendre l'initiative de créer un syndicat intercommunal avec les collectivités concernées, syndicat qui aura pour vocation de participer aux études, aux décisions et, s'il le fallait, au financement des réalisations de nature à assurer l'aménagement du territoire et le développement économique du Tarn-et-Garonne ;
- Mandate Monsieur le Président pour porter les positions susvisées à la connaissance de la Commission Particulière du Débat Public et pour les défendre et les mettre en œuvre

Adopté à l'unanimité.

Le Président,



4

Jean-Michel BAYLET

ANNEXES

CG 05/3^{ème}/VI-03

(cf Annexe 1) :

La solution d'une nouvelle gare offrirait des capacités supplémentaires pour les T.E.R., elles ne seraient pas freinées par des contraintes de capacité de la ligne.

(Extrait du dossier débat public du Maître d'Ouvrage R.F.F.)

(cf Annexe 2) :

Indépendamment des efforts directs sur l'économie locale qu'impliquent les travaux de réalisation d'une Ligne Grande Vitesse, celle-ci peut constituer une opportunité pour la mise en œuvre des différents projets de développement local.

(Extrait du dossier débat public du Maître d'Ouvrage R.F.F.)

La libération de capacité de la ligne actuelle représente une opportunité qui permettrait une augmentation du nombre de sillons destiné au fret sur la voie actuelle, leur répartition plus homogène dans leur journée et une amélioration du temps d'acheminement, le trafic longue distance comme le trafic local bénéficieraient d'une meilleure qualité de l'offre fret.

(Extrait du dossier débat public du Maître d'Ouvrage R.F.F.)

Les axes de développement du fret ferroviaire :

A l'horizon du projet, l'axe Bordeaux-Toulouse servirait de support aux principales missions suivantes :

- les échanges nord/sud au départ de l'aire Bordeaux-Toulouse vers les autres régions françaises et les pays étrangers empruntent, à l'ouest, l'axe atlantique ou, à l'est, la Magistrale Eco-Fret. Le rôle structurant des triages de Bordeaux-Hourcade à l'ouest et de Marseille-Miramas à l'est sera renforcé, ils relieront le pôle toulousain de Saint-Jory aux autres grands pôles européens de fret ferroviaire ;*
- les échanges nord/sud par l'itinéraire Paris-Limoges-Toulouse de la Région Midi-Pyrénées avec les autres régions françaises ou les pays étrangers, et les trafics depuis ou vers l'Espagne empruntant cet itinéraire en transit. La sollicitation de cet axe pour les échanges dépendra non seulement du rythme de développement propre de ces trafics mais*

également des éventuelles contraintes de capacité sur la Magistrale Eco-Fret qui favoriseraient un report de la vallée du Rhône sur l'axe Toulouse-Limoges-Paris. La plate-forme de Saint-Jory verrait alors sa fonction de relais renforcée, pour constituer un site d'attente pour le franchissement de la frontière espagnole ;

- les échanges transversaux entre l'Espagne (Hendaye), Bordeaux, et les autres grands pôles européens et nationaux de fret ferroviaire situés au Sud-Est de la France (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Suisse, Italie) ;
- les échanges inter et intra-régionaux de l'aire Bordeaux-Toulouse comprenant les trains entiers « régionaux » et de pré-ou-post-acheminement des ports de Bordeaux, Sète, Port-La-Nouvelle et Barcelone qui a le projet d'implanter un port sec (Eurocentre à Toulouse), les dessertes entre les triages et les gares fret, et les dessertes terminales des clients situés sur l'axe Bordeaux-Toulouse.

Toutes ces missions ont en commun la section Montauban-Toulouse.

La nouvelle stratégie de la SNCF pour le fret ferroviaire qui redéfinit les rôles des installations ferroviaires d'Hourcade et de Saint-Jory devrait avoir pour conséquence une croissance soutenue des circulations fret sur la section Hourcade-Montauban – Saint Jory.

L'accessibilité des clients au mode ferroviaire doit être performante (installations terminales embranchées, gares fret et chantiers de transport combiné) et la circulation des trains de fret doit être assurée de la façon la plus fluide possible, notamment pour le passage des nœuds (Bordeaux et Toulouse) et pour l'accès aux installations de tri et de relais.

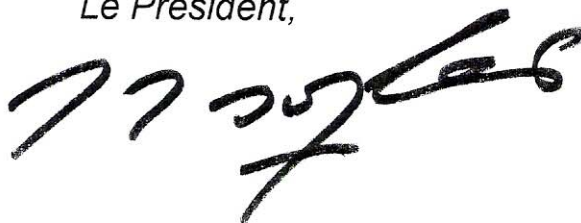
Conclusion :

- Les principes généraux retenus par le maître d'ouvrage pour une LGV entre Bordeaux et Toulouse qui assurerait l'amélioration de la desserte des territoires, et permettrait le développement en qualité du fret ferroviaire en intégrant des aménagements complémentaires à la LGV, sont les fondements de la cohérence du projet face aux enjeux précédemment identifiés. L'esquisse des plans de transport pour les TER, TGV et fret à l'horizon du projet montre de quelle manière les nouvelles offres de service pourraient être organisées en harmonie entre elles. Tous les scénarios de projet privilégiés par RFF répondraient à ces principes.
- (Extrait du dossier débat public du Maître d'Ouvrage R.F.F.)

(cf : annexe 3)

*Le choix d'une gare nouvelle, interne à l'agglomération montalbanaise, pourrait favoriser le développement du sud-ouest de l'agglomération. Ce développement, sur un site très accessible depuis Toulouse, pourrait être l'occasion de concevoir un pôle de nouvelles activités économiques, ou encore un pôle regroupant les activités montalbanaises travaillant en relation avec les activités toulousaines. L'hypothèse d'une gare nouvelle qui se situerait au droit de la ligne existante permettrait de surcroît d'intégrer ce nouveau pôle de transport dans la trame existante de la desserte TER.
(Extrait du dossier débat public du Maître d'Ouvrage R.F.F.)*

Le Président,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J.M. Baylet', written in a cursive style.

Jean-Michel BAYLET