

Baylet dit «non», mais trop tard

Le projet de ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux a essuyé un coup jeudi avec la décision du conseil général du Tarn-et-Garonne et de son président Jean-Michel Baylet (PRG) de ne pas participer au financement «jusqu'à nouvel ordre».

Baylet sort de son silence et s'est dit "en colère et même très en colère". Il a assuré que les garanties réclamées quant au tracé de la LGV Bordeaux-Toulouse ne sont pas réunies. Pour expliquer son refus, Baylet se défend en s'attaquant à l'impact de cette ligne grande vitesse sur le territoire.

Un bras de fer qui arrive un peu tard alors que la «variante A65» défendue par les villages tarn-et-garonnais, et qui avaient pourtant les faveurs du gouvernement, vient d'être recallée par RFF. (voir article ci-dessus)

Il faut dire que jusqu'à aujourd'hui les élus tarn-et-garonnais et l'association USV

semblaient bien isolés alors que face à eux les villages du nord-toulousain se sont rapidement regroupés autour de leur députée Françoise Imbert (PS) et du collectif «TGV raisonné».

Avec elle, ils n'ont eu de cesse de faire pression sur le Ministre des Transports et, il y a quinze jours, ils n'ont pas hésité à monter à Paris pour amener leurs dossiers au ministère.

Baylet a un train de retard

Alors, il est vrai que la prise de position du Président du Conseil Général de Tarn-et-Garonne peut laisser des regrets. Tout au plus peut-on espérer quelques aménagements qui lui permettraient de revenir sur sa décision plus tard.

En conséquence, le conseil général de Tarn-et-Garonne, jusqu'à nouvel ordre, ne financera pas ce projet qui se fait au détriment des populations et des

concitoyens. Nous avons décidé de recruter un Monsieur LGV qui s'occupera de défendre nos intérêts et nous mènerons si nécessaire le combat contre ce projet", a-t-il déclaré tout en affirmant l'importance économique de la LGV.

Un double langage qui laisse perplexe mais ne semble pas effrayer outre mesure à Toulouse. Il apparaît surtout que Baylet veut faire parler de lui dans un dossier où il fut, jusqu'à aujourd'hui, plutôt transparent.

La future LGV doit mettre Bordeaux à un peu plus de deux heures de Paris (soit un gain de 50 minutes), peut-être en 2017. Elle doit ensuite être prolongée de trois branches distinctes vers Toulouse, l'Espagne et de Poitiers vers Limoges.

C'est à ce titre que les collectivités territoriales des cinq régions concernées sont appelées à contribuer financièrement à ce projet.

Le Conseil Général de



Tarn-et-Garonne est la seule collectivité directement concernée par les retombées de la LGV et qui vient de faire barrage.

Des attermolement qui pourraient tout de même faire capoter le projet, c'est ainsi que le ministère de l'écologie et des transports doit décider sous peu de l'avenir du projet.

Optimistes

Lundi dernier, Dominique Bur (préfet de Région) avait néanmoins conclu de manière optimiste sur le sujet en soulignant que le Tarn n'avaient pas encore délibéré et que d'autres départements pourraient se manifester, sous-entendu les Hautes-Pyrénées, le Lot et l'Aveyron.

Quand Malvy parlait de geste irresponsable

C'était lundi 11 avril en préfecture de Région, il y a tout juste dix jours et alors que le Conseil Général de Tarn-et-Garonne ne s'était pas encore penché sur la question de la LGV, Martin Malvy, président de la région Midi-Pyrénées venait de signé «un engagement exceptionnel» selon ses propres propos. Il venait de paraphraser la convention de financement du tronçon Tours-Bordeaux dans le cadre du projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) qui, à terme, devait relier Paris à Toulouse en trois heures par voie ferrée à l'horizon 2018-2019.

«Cette signature a été rendue possible par les avancées que nous avons obtenues du Gouvernement, dans leur équilibre. Elle prévoit maintenant - entre autres - que la Région et les collectivités de Midi-Pyrénées retiendront entre 30 et 40% de ce qui leur est demandé jusqu'au lancement des travaux entre Bordeaux et Toulouse. Nous avons toujours affirmé que nous considérons ce projet comme un tout, et que la raison même de notre participation au financement de l'itinéraire Bordeaux-Tours n'avait pour nous de signification que dans le cadre d'un axe Paris-Toulouse. Nous devons donc obtenir la garantie que le



chantier entre Bordeaux et Toulouse s'ouvrira bien dans les délais prévus» a expliqué Martin Malvy.

«Nous ne pouvons pas prendre le risque que Midi-Pyrénées reste à l'écart du réseau grande vitesse»

«Notre engagement est exceptionnel. Il est hors du commun. Mais nous ne pouvions pas prendre le risque que Toulouse, 4^e ville de France, et Midi-Pyrénées, plus grande région de France, restent à l'écart du réseau national et européen des lignes à grande vitesse. En termes d'emploi, d'activité économique et de compétition entre territoires, cela aurait été irresponsable.» a-t-il poursuivi.

Les financeurs

Conseil Régional :

102 millions d'€

CG Haute-Garonne :

68,2 millions d'€

Grand Toulouse :

53 millions d'€

Grand Montauban :

14 millions d'€

CG Gers : 1,7 millions d'€

Pays de Pamiers :

52 541 €

Le CG du Tarn-et-Garonne est appelé à participer au financement de la future LGV Tours-Bordeaux à hauteur de 6,935 millions d'euros.

Montauban à moins de 3h. de Paris

Le projet doit permettre de relier Paris à Montauban à moins de 3 h00 dès 2020, avec la création du tronçon Bordeaux-Toulouse. Frédéric Perrière, directeur des études GPSO - RFF, a précisé les prochaines étapes fondamentales de la construction de la LGV entre Bordeaux et Toulouse. « Le tracé définitif devrait être adopté d'ici la fin de l'année (le comité de pilotage aura lieu en octobre) et la déclaration d'utilité publique est attendue en 2014. »

« Le démarrage des travaux est prévu entre fin 2016 et début 2017 », a précisé Eric Spitz, le secrétaire général aux affaires régionales (Sgar) de la Préfecture de Midi-Pyrénées. Qui a rappelé la signature lundi 11 avril d'une convention, à Bordeaux et à Toulouse, qui engage les collectivités et RFF à respecter le calendrier fixé.

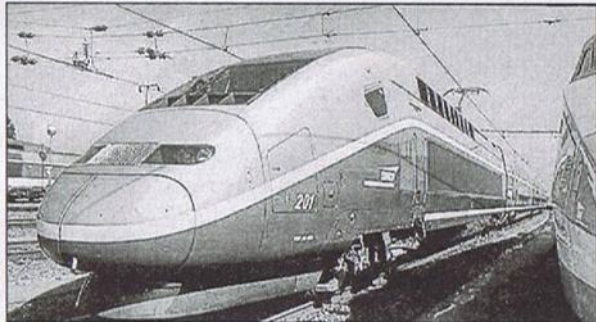
De plus, des études d'impact écologique sont actuellement en cours. « Cinq millions d'euros ont été consa-

crés à ces études, a précisé Frédéric Perrière, et nous avons fait réaliser plusieurs inventaires biologiques. »

La réalisation de ce Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest va accroître l'attractivité de certaines villes. « Le trafic de la gare Matabiau devrait augmenter de 20% avec la LGV, estime Frédéric Perrière. Toulouse deviendra un nœud crucial dans le réseau ferroviaire français et vers l'Espagne. »

Variante de tracé de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse

Le tracés D « préférable » au tracés USV



Les élus rassemblés autour de Françoise Imbert, députée et conseillère régionale socialiste, semblent avoir remporté le débat qui les opposait à l'association USV et des maires du Tarn-et-Garonne.

Par décision ministérielle en date du 27 septembre approuvant le fuseau de recherche de tracé dans sa variante "D", il a été demandé à Réseau Ferré de France (RFF) de conduire une étude de faisabilité pour une variante de tracé reposant sur un jumelage plus étroit avec l'autoroute 62 dans le secteur allant du Sud de Campsas jusqu'à un raccordement à la ligne existante plus au Sud vers Toulouse.

Une réunion s'est tenue à la Préfecture, sous la présidence

de Françoise Souliman, Secrétaire général, en présence des élus et acteurs concernés, au cours de laquelle cette étude a été présentée.

En février, le Secrétaire d'Etat aux Transports Thierry Mariani avait prévenu « Aujourd'hui, le tracé D, étudié depuis plus longtemps que le tracé USV, est certes plus avancé. Certains élus viennent de me demander la validation de ce tracé D dès le mois de mars et sans continuer l'étude comparative. J'ai refusé : aucune dé-

cision ne sera prise entre la variante « D » et la variante « USV » sans avoir le résultat précis de l'analyse comparative multicritères légitime qui sera vraisemblablement aboutie courant mai ».

RFF a étudié plusieurs possibilités de raccordements et analysé trois variantes de tracé alternatif qui ont été comparées aux variantes de tracé dans le fuseau "D".

Cette comparaison montre que les hypothèses de tracé dans le fuseau "D" sont préfé-

rables tant pour l'environnement que le milieu humain et les coûts.

Cette réunion a permis de mettre en évidence une quasi-unanimité des élus et acteurs locaux pour les tracés dans le fuseau « D ». Seuls les élus du Tarn-et-Garonne, de la commune de Saint-Rustice et l'association Union pour la Sauvegarde des Villages (USV) s'y sont opposés.