

Dossier LGV

Motion sur la Ligne à Grande Vitesse Le 8 janvier 2010 a eu lieu au Conseil général une session extraordinaire sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique. Voici la motion que j'ai soutenue avec la majorité des élus au Conseil général lors du débat sur la LGV. Même si depuis lundi 11 janvier le Préfet de Région a tranché sur la gare en rive gauche nos remarques restent toujours d'actualité. Le projet de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique s'inscrit dans une logique résolument européenne puisqu'il permettra de créer, dans ses prolongements, un double corridor fret et voyageurs entre le Nord de l'Europe et la péninsule Ibérique, en rapprochant le Lot-et-Garonne des grands centres de décision.

Il aura un impact indéniable sur le développement économique de notre territoire et donc sur l'emploi en favorisant notre désenclavement et en répondant aux besoins croissants de mobilité qui présentent des atouts majeurs dans le choix d'implantation des entreprises.

Il permettra également de répondre au principe posé dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, d'un désengorgement du trafic routier en ouvrant de nouvelles perspectives en matière de développement du transport fret et du transport de voyageurs sur le réseau TER.

Pour autant, et malgré la mise en place d'un outil financier spécifique sur 45 ans et une clause de retour à bonne fortune, il est anormal que l'Etat nous impose une participation financière aussi lourde dans un domaine qui relève de sa seule compétence.

Tout en réaffirmant son attachement à la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique, le Département de Lot-et-Garonne conditionne sa participation à ce projet en demandant à Réseau Ferré de France, ainsi qu'au représentant de l'Etat :

- de poursuivre la recherche auprès de l'Union Européenne de financements complémentaires permettant de diminuer la part contributive demandée aux Collectivités ;
 - de s'engager à assurer une desserte d'Agén par une dizaine de rotations quotidiennes avec Paris et de garantir une connexion directe entre la LGV et le réseau TER ;
 - d'étudier l'implantation sur le département d'une halte SR-GV, entre Captieux et Agén qui pourrait desservir l'Albret ;
 - de rechercher un choix de fuseau qui évite de porter atteinte aux sites environnementaux, écologiques et touristiques du département et ayant un moindre impact sur l'agriculture et la forêt ;
 - de veiller à préserver, par les moyens techniques appropriés, les habitants des zones traversées des nuisances qui pourraient leur être occasionnées tant sur le plan acoustique que visuel, et dans le cas où celles-ci conduisent à causer un préjudice sur la valeur d'un bien, demande que RFF s'engage à couvrir ce préjudice par une juste indemnisation ;
 - de poursuivre jusqu'à la Déclaration d'Utilité Publique, la concertation avec les élus locaux, les associations et les citoyens concernés par le tracé, et d'informer ces derniers, avant toute décision, de l'avancée du projet.
- S'agissant de l'implantation de la gare TGV, deux options paraissent aujourd'hui possibles ayant chacune leur cohérence et leur logique.

- La première, qui consiste à implanter la gare en rive gauche de la Garonne relève d'une logique de développement économique et d'aménagement du territoire sur le moyen et long terme.

Elle suppose toutefois que soient réalisés le pont de Camélat et le barreau de raccordement entre la RN 21 et le site d'implantation de la gare TGV afin d'assurer l'accès à cet équipement par la route, dans des conditions satisfaisantes, et un raccordement direct au réseau TER.

- La seconde, qui consiste à implanter la gare TGV en centre ville permet une connexion immédiate à l'ensemble du réseau TER et relève d'une logique de réaménagement et de redynamisation du centre ville, sachant que la gare actuelle permet, selon les études qui ont été menées par RFF, d'accueillir une gare nouvelle TGV et le millier de places de parking supplémentaires nécessaires à son fonctionnement.

Il apparaît évident que la concrétisation de la première des hypothèses est conditionnée, s'agissant d'une route relevant du réseau national, par l'engagement de l'Etat à assurer la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

C'est pourquoi le Conseil Général de Lot-et-Garonne demande au Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, préalablement à tout choix de sa part sur l'implantation de la gare en rive gauche, si cette option devait être retenue, de s'engager sans ambiguïté sur la conduite de la maîtrise d'ouvrage par l'Etat des travaux concernant la construction du pont de Camélat et la réalisation du barreau de raccordement à la gare TGV. Téléchargez ici l'intégralité du texte