

BRESSOLS

INFO

Mairie
de
BRESSOLS

Février 2010

Spécial
LGV

Lors de notre élection à la mairie de Bressols en mars 2008, nous savions que le dossier **Ligne à Grande Vitesse (LGV)** serait l'un des sujets majeurs du mandat.

Nous avons immédiatement abordé ce dossier, au sein de l'équipe municipale, en constituant un groupe de travail spécifique et en orientant notre action sur trois volets :

- étude du dossier et anticipation de ses développements ;
- proposition de solutions préférentielles ;
- action publique.

L'étude du dossier, à commencer par le rapport sur le Débat Public de 2005, a permis de retenir les postulats suivants :

- construction d'une gare nouvelle, au sud de Montauban, en intersection avec la voie ferrée actuelle ;
- préservation de la forêt de Montech ;
- aire d'étude RFF située à l'Est de cette forêt.

Dès lors, il devenait certain que la LGV traverserait le territoire communal et très probable que la gare nouvelle se situerait sur la Commune ou à ses abords immédiats. Bressols devait anticiper ces développements et devenir au plus tôt partie prenante sur ce dossier.

Pour cela il était nécessaire de devenir une **force de proposition**.

Une étude cartographique corroborée par de nombreuses visites sur le terrain nous a confortés dans l'idée qu'une LGV longeant l'autoroute A 62, avec la gare dans la région du lac de Négret était réalisable. Ce tracé a l'avantage d'épargner les zones urbanisées de Bressols-Brial-Pérayrols mais aussi celles des Communes de Campsas, de Labastide-Saint-Pierre et de Montbeton.

En faisant cette proposition dès novembre 2008 nous devenions un des tout premiers interlocuteurs de RFF de niveau local. Un dialogue direct, ferme et constructif s'est ainsi développé tout au long de l'année 2009.

Mais Bressols seul ne pèserait pas fortement face aux enjeux techniques, économiques et d'aménagement du territoire induits par la LGV. Il fallait donc appuyer le dialogue direct avec RFF par une **action publique** plus large.

Nous avons, par deux fois, appelé l'attention du Préfet sur les préoccupations que faisaient naître ce dossier.

Nous avons fait valoir à la CMTR qui aujourd'hui l'appuie, toute la validité et la pertinence de l'option de passage le long de l'A 62 que nous privilégions.

En octobre et novembre 2009, nous avons reçu les Maires des Communes limitrophes (Montbeton, Lacourt-Saint-Pierre, Montech, Labastide-Saint-Pierre et Campsas) pour leur présenter les fuseaux probables retenus par RFF et en souligner l'impact sur Bressols et sur leurs Communes respectives.

Il est dommage qu'une unité d'action n'ait pas pu voir le jour pour proposer ensemble le meilleur compromis.

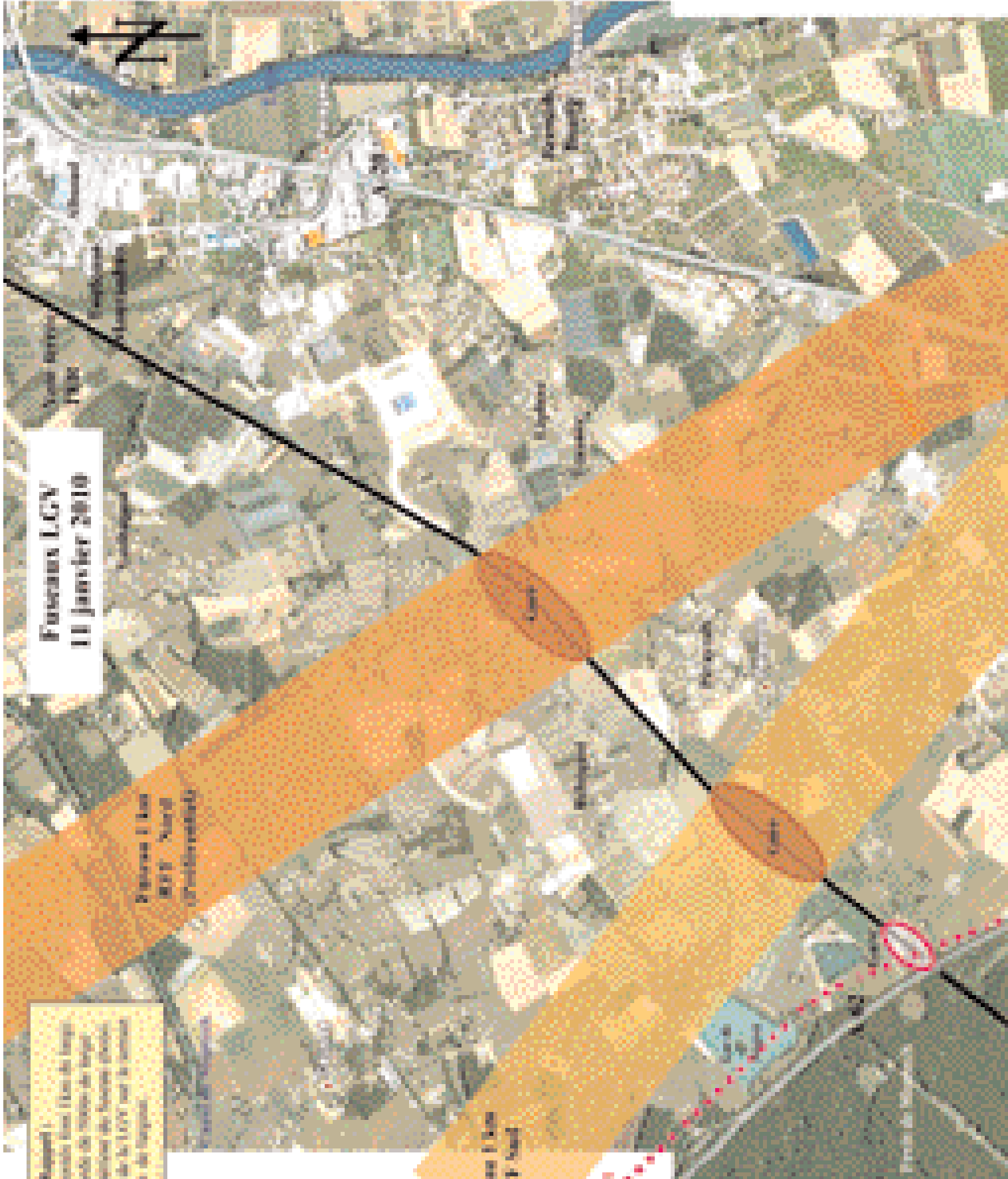
Après une étude approfondie permettant d'en anticiper l'avancement, faire des propositions concrètes et raisonnables tout en s'appuyant sur une action publique ferme et déterminée : voilà comment, depuis le début de notre mandat, nous avançons sur le projet LGV.

La liaison à grande vitesse Bordeaux-Toulouse se fera : c'est un fait économique.

La LGV traversera le territoire de notre Commune : c'est un fait géographique.

La gare nouvelle de Montauban sera sur, ou à proximité, de Bressols : c'est un fait technique.

Notre objectif est de défendre les intérêts des Bressolais en limitant les contraintes générées par ces faits tout en profitant au mieux des avantages que nous confère notre situation.



Fougères LGV
11 Janvier 2010

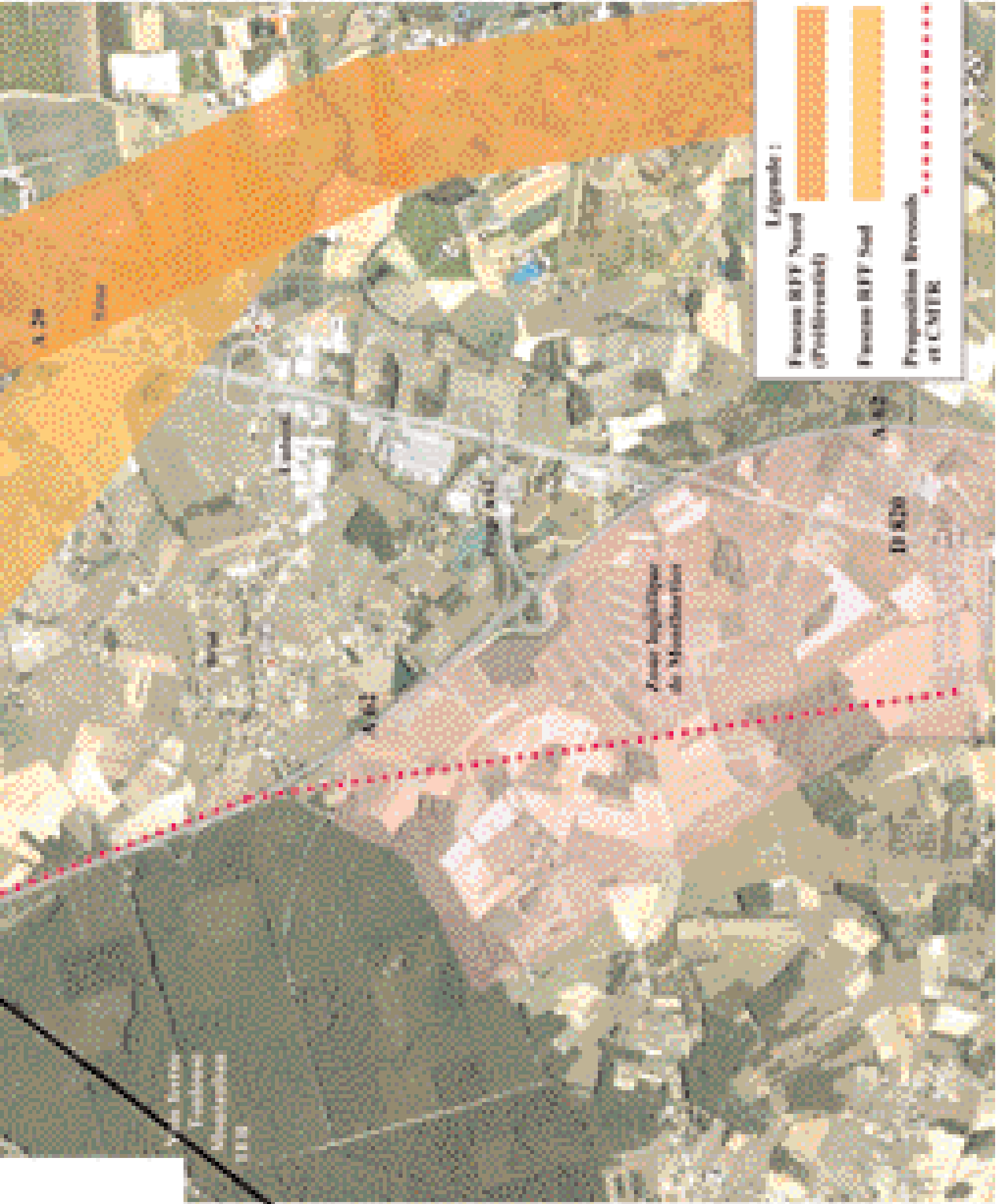
Remarque :
Les données relatives aux 11 km de la LGV Fougères ont été publiés en 2007, mais les données relatives aux 10 km de la LGV Fougères ont été publiées en 2008. Les données relatives aux 10 km de la LGV Fougères ont été publiées en 2008.

Fougères LGV
BPF Nord
(Projet de loi)




Fougères LGV
BPF Sud

Proposition
Extension
de l'LGV





Legend :

-  **Future RTD Road (Preferred)**
-  **Future RTD Road**
-  **Proposition Boundary of C.M.T.R.**

Les principales étapes de la gestation de la Ligne à Grande Vitesse

Dès 2003, les pouvoirs publics ont retenu, parmi les infrastructures à construire, une ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.

Les réflexions concernant cette liaison à grande vitesse Paris-Bordeaux-Toulouse ont pris corps avec le **Débat Public** (<http://sites.debatpublic.fr/lgv-bordeaux-toulouse/>) qui s'est tenu en 2005 et dont les conclusions ont été publiées le 13 avril 2006. (http://www.gpsso.fr/Deliberation_BT_JO.pdf)

Il ressort de ce débat public :

- que Toulouse sera relié à Bordeaux par une **Ligne à Grande Vitesse (LGV)** prévue pour une exploitation commerciale à 320 km/h.
- que Montauban sera desservi par une **gare nouvelle en intersection sur la voie actuelle** entre Toulouse et Montauban.
- que le massif forestier de la **forêt d'Agre serait préservé**.

Le 25 janvier 2007 est signée la déclaration d'intention entre le Ministre des Transports, les Présidents des Conseils Régionaux et Réseau Ferré de France (RFF). Le 26 décembre 2007, l'Etat, RFF et les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées signent un protocole pour formaliser l'organisation ainsi que les modalités de réalisation et de financement des études.

Un Comité de Pilotage et 3 Comités Territoriaux sont créés en 2008 pour mener l'étude des lignes nouvelles.

Le 21 octobre 2008, le projet de loi « Grenelle I » prévoit l'engagement de 2000 km de lignes nouvelles d'ici 2020.

En novembre 2008, les Maires de Montech et de Bressols, souhaitant prendre l'initiative sur ce dossier, obtiennent un rendez-vous avec RFF-GPSO* afin de mesurer l'impact de la LGV, de la gare nouvelle et des réseaux routiers de desserte sur le territoire de ces Communes.

Dès ce premier rendez-vous, **Bressols propose un tracé longeant l'autoroute A 62, avec une gare nouvelle proche du lac de Négret**. (Tracé qui sera repris par la CMTR lors du comité de pilotage du 11 janvier 2010 et qui est indiqué en pointillés magenta sur le photo-montage en pages intérieures).

En **février 2009**, RFF-GPSO présente le **périmètre d'étude** aux élus des territoires concernés. Ce périmètre concerne environ les trois-quarts du territoire communal de Bressols.

Dans ce périmètre d'étude, RFF-GPSO propose, à **l'automne 2009, un fuseau préférentiel de passage de 1 km de large**. Sur le territoire de Bressols, ce sont en fait deux fuseaux convergents de 1 km de large qui sont présentés.

Au cours d'une réunion directe avec RFF-GPSO, en mairie, Bressols fait valoir qu'étant donné la position probable de la gare et la nécessité, peu après, de franchir l'autoroute A 20, la LGV sera surélevée sur la totalité de la traversée de la Commune. Il ne sera pas acceptable qu'un remblai de plusieurs kilomètres de long et plusieurs mètres de haut barre le territoire communal.

Le 11 janvier 2010, RFF-GPSO marque sa préférence pour le fuseau Nord.

Face aux critiques des Communes traversées et des potentiels riverains, RFF-GPSO s'engage à étudier d'autres fuseaux. La CMTR appuie le tracé, proposé par Bressols dès novembre 2008 qui longerait l'autoroute A 62 tandis que le Conseil Général évoque un tracé qui longerait aussi cette autoroute mais avec une gare située dans la zone logistique de Montbartier. Nous mettons toute notre énergie sur le tracé portant le plus d'intérêt pour la Commune et tous ses habitants.

Le résultat de ces études complémentaires devrait être connu courant avril 2010.

Nous ne manquerons alors pas de le présenter objectivement, avec les implications pour Bressols, lors d'une réunion publique.

Fin 2010, à l'intérieur du fuseau de 1km retenu, sera déterminée **une bande de 500 m de large** dans laquelle sera ultérieurement tracée **l'implantation de la LGV (d'environ 80 mètres de largeur)**.