

LGV : Le bon sens ou la rigidité administrative ?



"Le mardi 11 mai et suite aux diverses réunions du lundi 10 mai, le collectif « Union pour la Sauvegarde des Villages » a exposé son tracé « autoroute » à Mr Malvy, Président du Conseil Régional, en présence de Charles Marziani élu Régional en charge des transports et de Nicole Belloubet, première Vice Présidente. D'autres élus ainsi que des représentants du groupe Europe Ecologie étaient présents. Le collectif a démontré la légitimité de ses demandes et a répondu à de nombreuses interrogations des élus. C'est en le décomposant en trois parties, que le collectif a présenté son tracé « autoroute » : la partie comprenant la future gare du Tarn et Garonne, la partie centrale commune avec le fuseau de RFF et enfin la partie « Sud Tarn et Garonne / Nord Haute Garonne » liée au raccordement sur l'existant. Dans le tronçon « Tarn et Garonne », la position du collectif se rapproche de la CMTR avec une localisation de gare à l'Est de l'autoroute et contre cette dernière puis un tracé au Sud de la DRIM. Dans la partie « Sud Tarn et Garonne Nord Haute Garonne », le collectif demande une véritable analyse multicritères permettant un raccord au Sud de Saint-Jory. La discussion positive a amené comme conclusion qu'il n'existait pas d'impossibilité technique pour le tracé « autoroute », mais que la véritable problématique n'était que pure rigidité administrative avec la jonction au Nord de Saint-Jory.

Le mercredi 12 mai, le collectif a argumenté son tracé en présence de Mr Maudet, Responsable des Grand Projet du Sud Ouest. Les arguments concernant les enjeux tels que le patrimoine, les habitants et le développement des TER ont été abordés. Là encore, Mr Maudet n'a pas relevé d'impossibilité technique au tracé « autoroute » et a reconnu que Réseau Ferré de France n'avait pas réalisé une véritable étude comparative et ce, pour raison administrative. En effet, le collectif « Union pour la sauvegarde des Villages » avait fait constater par huissier, la semaine dernière, dans le dossier RFF, des erreurs de nature à altérer le jugement d'un tracé par rapport à un autre. Comme au Conseil Régional, un échange constructif s'est engagé entre Mr Maudet et le collectif. Mr Maudet indiquait que le COTER (COmité TERritorial) du 17 mai et ou le COPIL (COmité de PILotage) du 31 mai pouvaient aboutir à une analyse objective de ce bout de tronçon. Le collectif veut croire en la bonne foi de ses interlocuteurs.

Mais il lui faut aussi se préparer au contentieux afin de n'être pas pris de court...

La Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, dans son 1^{er} article, « assure l'égalité des chances entre les citoyens en garantissant en particulier à

chacun d'entre eux un égal accès au savoir. Les citoyens sont associés à son élaboration et à sa mise en œuvre ainsi qu'à l'évaluation des projets qui en découlent. ». L'étape de « concertation », dans le processus de RFF, découle des objectifs des nouvelles procédures concernant les projets soumis à étude d'impacts. Cette concertation est sensée améliorer l'information et la participation du public à l'élaboration des projets susceptibles d'influer sur l'environnement. Suite aux nombreuses erreurs manifestes dans le dossier de RFF, la sincérité de la démarche pourrait être remise en cause. Comme il l'a déjà indiqué, le collectif constitue en prévention un dossier de contentieux et il utilisera tous les moyens de recours légaux pour faire entendre la voie de la raison. Des femmes, des hommes, des familles entières, n'ont plus rien à perdre : avec le tracé D, ils ont déjà tout perdu." **Le Petit Journal du 140510**